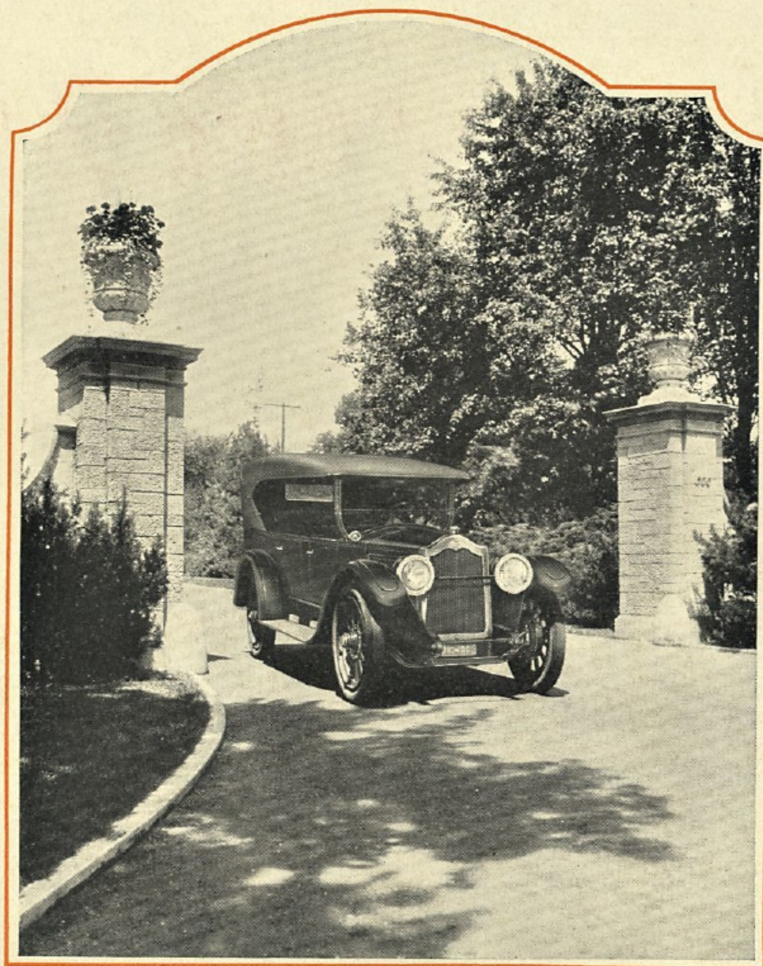
Buick



SUOMEN AUTO oy. - FINSKA AUTO ab.
KAIVOKATU 8
HELSINKI



Jo vuosikausia on Buick-vaunua yleisesti pidetty mittapuuna, jonka mukaan muita autoja on arvosteltu. Ei kulu kovinkaan pitkä aika, ennenkuin Buick-tehtaitten valmistamien autojen luku nousee yli kahden miljoonan, sillä rinnan Buick-vaunun yhtämittaisen parantumisen kera kasvaa myös sen ihailijain luku ja Buick-vaunujen kysyntä.

Jokainen vuosi tuo mukanaan niin yllättäviä, oleellisia parannuksia Buick-vaunun teknilliseen rakenteeseen, ulkoasuun ja mukavuuteen, että se tavallisesti on suunnitteluunsa ja pystyväisyyteensä nähden vuoden edellä muista vaunuista.

Uudet 1924 vuoden Buick-mallit tulevat näyttämään ilmestyksiltä niillekin, jotka vuosien kuluessa ovat seuranneet Buick-vaunujen yhtämittaista kehitystä Monet niistä teknillisistä edistysaskeleista, jotka näissä uusissa malleissa tarjotaan autoilumaailmalle, osoittavat selvästi, että Buick-tehtaat ovat jo edeltäkäsin toteuttaneet autojen mahdollisen kehityksen tulevien kahden kolmen vuoden aikana.

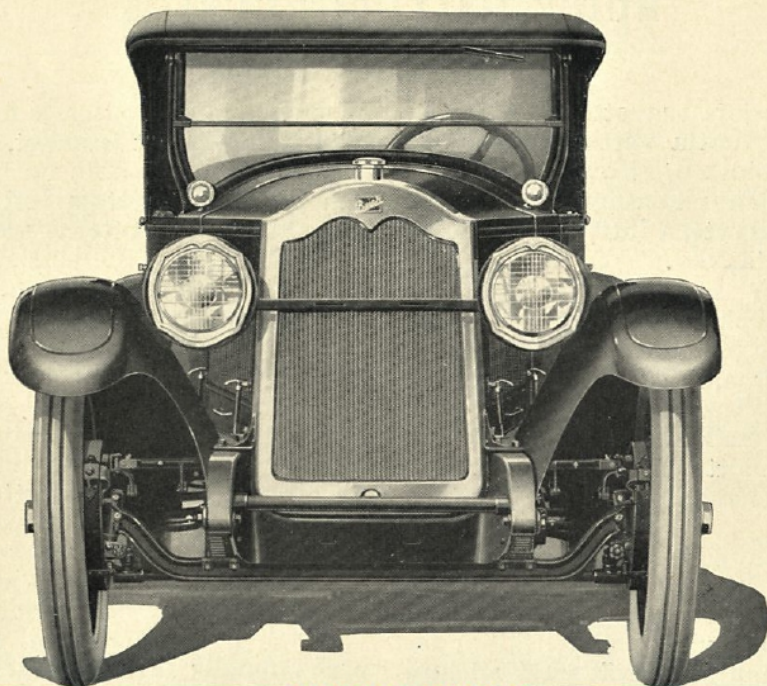
Tarkastaessanne näitä vaunuja on teidän alun pitäen otettava huomioon, että edessänne olevat tuotteet ovat todellisuudessa täydellisiä uutuuksia. Niiden moottori on uutta mallia, kaikkiin neljään pyörään vaikuttava jarrulaite on uusi, uutta mallia ovat samoin konealusta, kuomu, lokasiivet ja jäähdyttäjä. Nämä antavat autolle suuremman nopeuden, pikaisemman voimankehityksen ja joustavuuden sekä tekevät sen mukavammaksi, sirommaksi ja turvallisemmaksi.

Sanalla sanoen, seuraavat neljätoista Buick-mallia edustavat sitä edistystä, jota jokainen autoilija on odottanutkin, koska kaikki tehdyt parannukset perustuvat kypsään tieteelliseen tutkimukseen, eivätkä johdu ainoastaan pintapuolisesta muutteluhalusta, jotta olisi jotain uutta tarjottavana.

Tuodessaan markkinoille uuden neljään pyörään vaikuttavan jarrulaitteen seuraa Buick-tehdas samaa periaatetta, jonka se omaksui jo aikaisemmin ottaessaan käytäntöön moottoreissaan sylinterinkanteen asetetut venttiilit. Nelipyöräjarrujen teknillisestä oikeutuksesta ei voi olla enemmän epäilystä kuin Buick-moottorin etevyydestä sylinterinkansi-venttiileineen. Kummassakin tapauksessa vaatii suoritettavan aatteen toteuttaminen käytännössä mitä suurinta suunnittelun ja rakenteen sulavuutta, ja nelipyöräjarrut tulevat epäilemättä palvelemaan autoilijoita yhtä tyydyttävästi ja menestyksellisesti kuin Buick-moottorit sylinterinkansi-venttiileineen.

Muut parannukset merkitsevät tasaista teknillistä edistystä ja niitten kokonaissumma antaa Buick-vaunun omistajalle etuja, jotka eivät ole missään muualla saavutettavissa. Kukin eri parannus on tulos monikuukautisista kokeiluista General Motors Corporationin koeasemilla, ja ne voidaan kaikki tarjota autoilumaailmalle yhtä varmalla takuulla niiden täydellisyydestä kuin kaikki aikaisemminkin niin suurta suosiota saavuttaneet Buick-mallit.





Uusi Buick-vaunu edestä katsottuna.

Ankarin koe auton ulkoasua arvosteltaessa on sen tarkasteleminen suoraan edestä. Ylempänä on edestä otettu kuva eräästä vuoden 1924 Buick-mallista ja tämä kuva on tyypillinen kaikille muillekin tämän vuoden malleille. Kaikkien eri yksityiskohtien kokonaisuus luo miellyttävän, täydellisen ja eheän kuvan. Kukin yksityiskohta on itsessään mahdollisimman aistikas ja sopii samalla täydellisesti kokonaisuuteen. Uusi Buick-jäähdyttäjä, loivasti kohoava konesuojus, Buick-valonheittäjät ja sivulamput, siromuotoiset lokasiivet, vaunukorin ja tuulilasin miellyttävät ääriviivat sekä konealustan tanakka rakenne — kaikki yhdessä synnyttävät vaikutelman erinomaisesta laadusta ja kunnollisuudesta.

BUICK-MALLI 24-KUUSI-45

VIIDEN HENGEN MATKAILUVAUNU.

Tälle yleistä suosiota saavuttaneelle Buick-mallille on 1924 vuotta varten suunniteltu kokonaan uusimuotoinen, siroviivainen kori. Tähän miellyttävään ulkoasuun ja muodon hivelevään täydellisyyteen liittyy aivan hämmästyttävä toimintakyky.

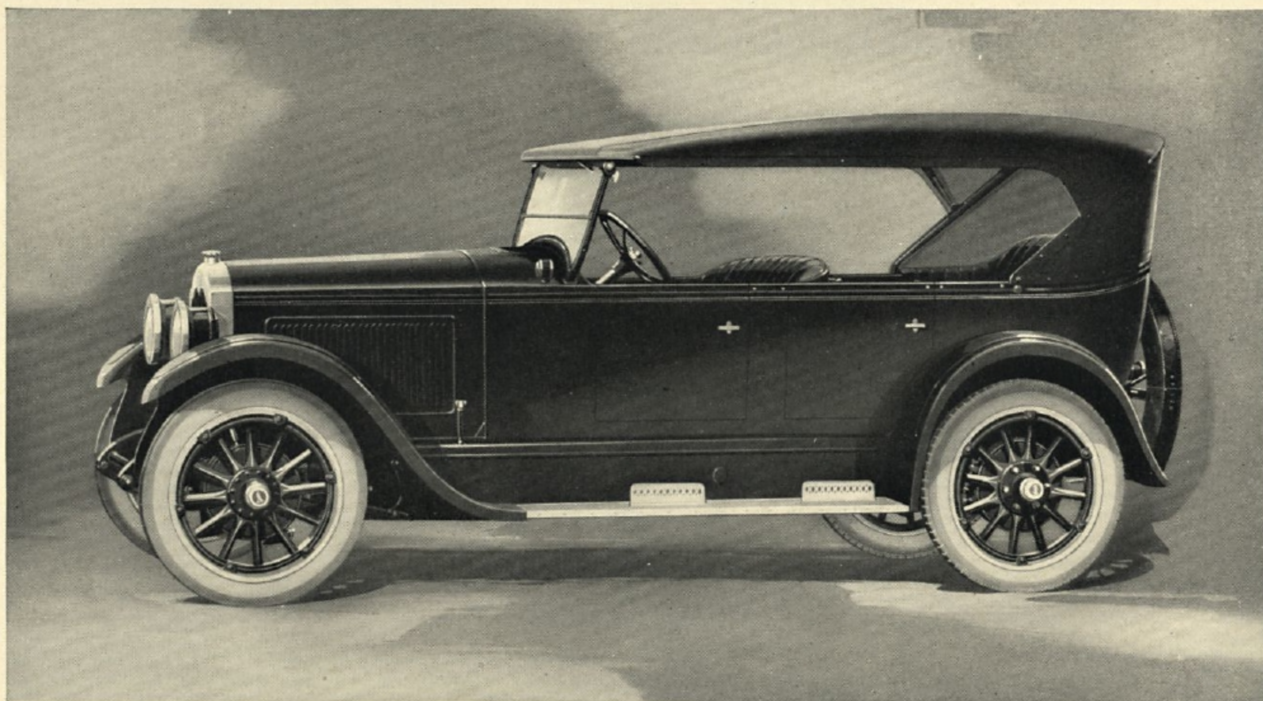
Kuusisylinterinen moottori on voimakkaampi, sillä iskuväliä on pitennetty niin että männän työntämän kaasun tilavuus on saatu nousemaan 4,18 litraan. Täten on saavutettu noin 108 km. nopeus tunnissa. Kun auto on varustettu uudella, kaikkiin neljään pyörään vaikuttavalla jarrulaitteella, ei tästä suuresta nopeudesta kuitenkaan aiheudu mitään vaaraa.

Korkean, kapean jäähdyttäjän jäähdytyskyky on suurempi kuin tarviskaan ja sen sirot kaarteet jatkuvat edelleen konesuojuksen muodoissa ja kuvastuvat valonheittäjäin rakenteessa. Mukavuutta lisäävät vielä pitempi akseliväli, uudet jouset, ja matalammat, enemmän takanojoiset istuimet.

Kukin yksityiskohta on huolellisen harkinnan tulos. Tuulettaja liittyy tarkasti konesuojukseen ja tottelee varustelautaan kiinnitettyä vipua. Ohjauslaite on kallistettu mukavampaan ajoasentoon. Tuulilasi ja ovet sulkeutuvat ilmatiiviisti.

Ollen nopea, voimakas ja samalla ajajan täydelleen hallittavissa antaa tämä uusi kuusisylinterinen Buick-vaunu autoilijoille aivan uuden käsityksen autolla-ajon mukavuudesta. Buickin tanakkuutta ja luotettavaisuutta lisäävät yhä uusi, vahvistettu kehys, jossa on edessä ja takana vahvistuskappaleet teräsputkesta, uudenmallinen akseli, ja täydellinen moottori, johon on tehty suuria parannuksia voiteluun ja kaasutukseen nähden.

Tämä Buick-malli voi siis palvella Teitä parhaimmalla tavalla ja keskeytyksittä.



BUICK-MALLI 24-KUUSI-49

SEITSEMÄN HENGEN MATKAILUVAUNU.

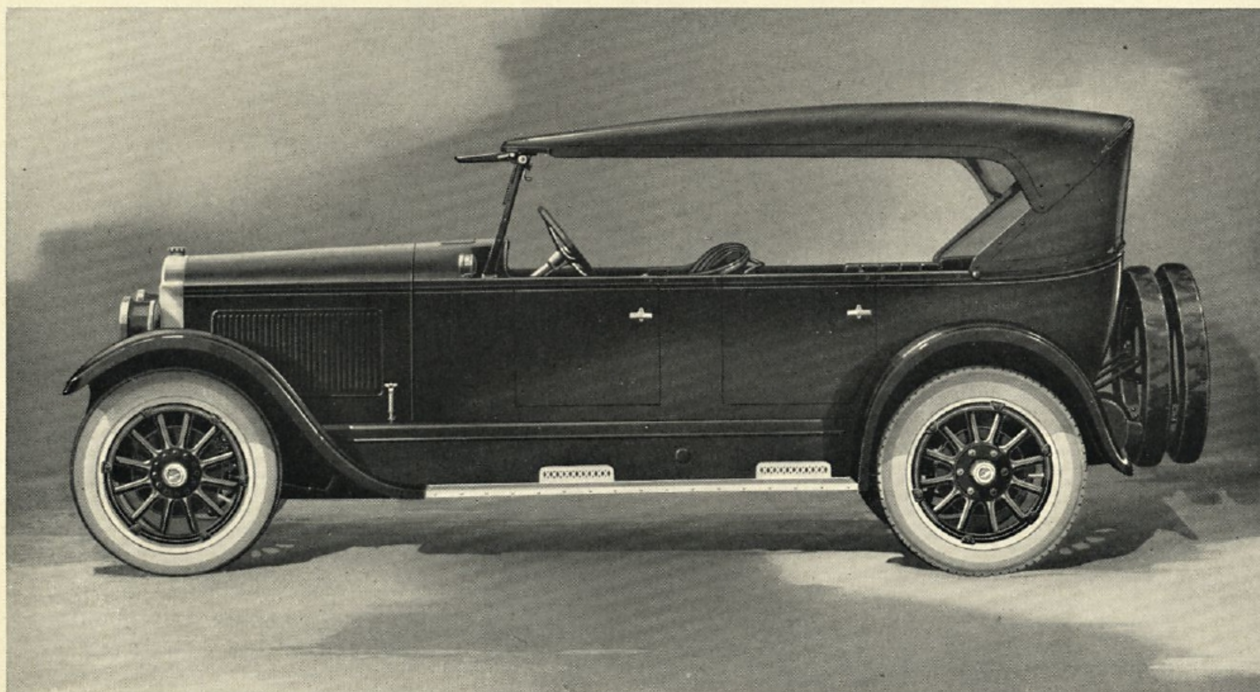
Tässä tilavassa, loisteliaassa, avonaisessa Buick=vaunussa yhtyy ääriviivojen hivele=vyys ja vaunukorin upeus suurimpaan mah=dolliseen toimintakykyyn.

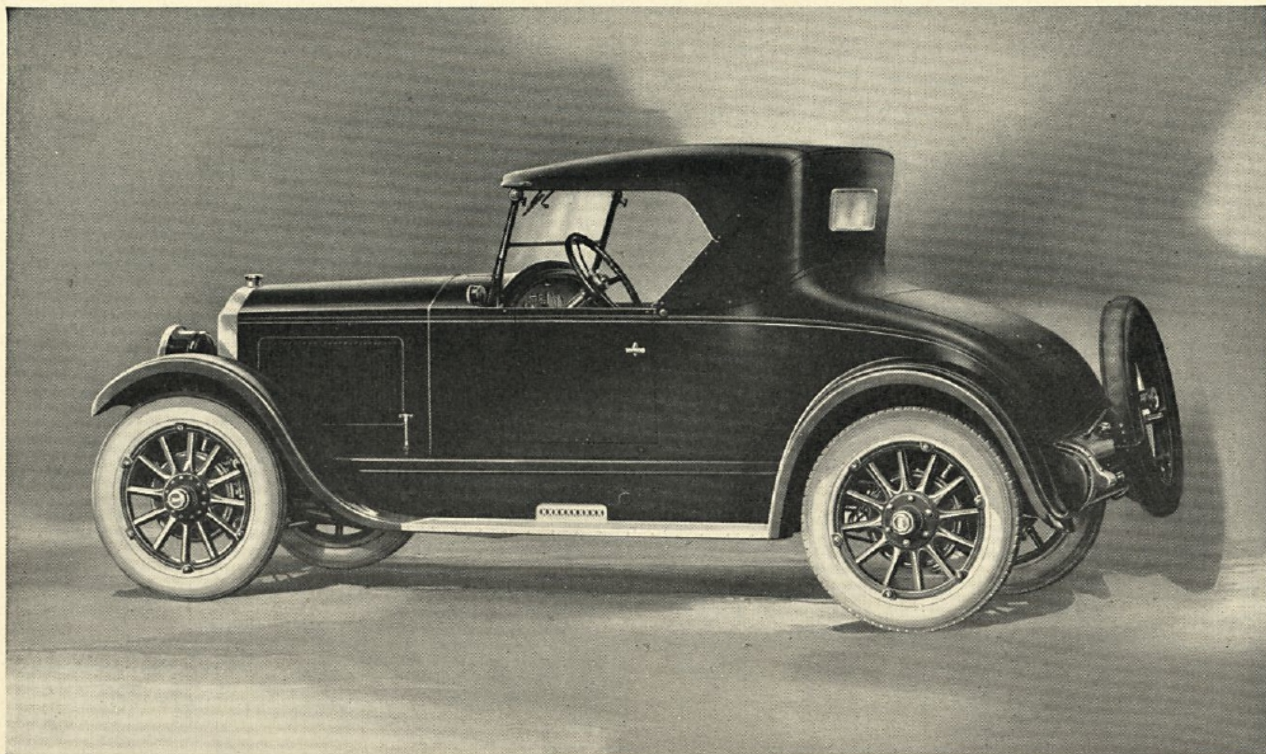
Akseliväli on pitennetty 3,25 metriin, ja kun vaunukori lisäksi on erittäin tilava, mah=tuu siihen mukavasti kuljettaja ja kuusi mat=kustajaa. Hätätilassa mahtuu uusille, leveille varaistuimille kolmekin henkeä joten koko autoon siis mahtuu silloin kahdeksan henkeä.

Uudenmallinen, kooltaan kuusisylinterinen entistä suurempi Buick=moottori, jossa myös on otettu käytäntöön parannettu kaasutus= ja voitelumenetelmä, takaa koneelle suuremman voimakkuuden ja vetokyvyn. Nelipyöräjar=rut, jotka helposti ja varmasti tottelevat ke=vytta jalkavivun painallusta, tekevät kulun kaikilla nopeuksilla turvalliseksi ja estävät liukumisen pysähdyttäessä liukkaalla kivityk=selläkin.

Levennetyt ovet sopivat tiukasti vaunun=runkoon ja sulkeutuvat ilmatiiviisti samoin kuin tuulilasikin. Sivuverhot avautuvat sa=malla kuin ovet. Ovien sisäpuolella on uuden=mallinen säppilaite ja ulkopuolella aistikas nikkelöity kädensija. Konesuojustuulettaja on hoidettavissa varustelautaan kiinnite=tyllä vipulaitteella. Vaunun lisävarusteet ovat paljoa täydellisemmät kuin tavallisesti, ja kuuluu niihin varjostin kuljettajan ja hänen vieressään istuvan matkustajan silmien suo=jaksi auringolta, peili, jolla näkee vaunun taakse, lampu vaunun peräosassa ja gasoliini=mittari varustelaudalla.

Suurille perheille tahi joukolle läheisiä tut=tuja, jotka haluavat matkustaa mahdollisim=man mukavasti ja nauttia matkastaan, ei ole ihanteellisempaa vaunua kuin tämä tilava, voimakas, nopea vuoden 1924 Buick matkailu=malli.





BUICK-MALLI 24-KUUSI-44

KAHDEN HENGEN AJELUVAUNU.

Aistikkaalla ulkoasullaan ja tavattomalla vetokyvyllään tämä kuusisilinterinen ajelu- malli ehdottomasti tyydyttää kaikkia koke- neita ja arvostelevia autoilijoita.

Auton ohjaaminen ja hallinta on perin helppoa ja voimakas kone kykenee antamaan sille 95—115 kilometrin tuntinopeuden. Neli- pyöräjarrut takaavat turvallisuuden kostealla ja liukkaalla kivitykselläkin.

Ulkoasu on erinomaisen siro nikkelöidystä jäähdyttäjästä aina aistikkaaseen ja tilavaan peräsuojukseen, ja samalla tämä kuusisylin- terinen ajelumalli tarjoaa suurimman mah- dollisen mukavuuden matkustajalle ja kul- jettajalle. Istuimet ovat matalammat ja enem- män takanojossa, ohjauslaitteen kaltevuus on muutettu ajajalle mukavammaksi. Akseliväli on nyt 3,05 metriä ja jouset ovat uudenmalli- set.

Moottoriin on tehty parannuksia, jotka huomattavasti lisäävät sen tehokkuutta kai- killa nopeuksilla ajettaessa. Kampiakselin ja kiertokangen laakerien samoin kuin venttiilin nosto- ja painotankojen voitelu tapahtuu pai- nejärjestelmän mukaan. Kaasuttajan vaipan lämpömäärä on säädettävissä varustelau- taan kiinnitetyllä vivulla sekä sitäpaitsi auto- maattisesti kuristusventtiilin aukon laajuu- della.

Sitä tyydytystä, jonka tämä auto tuottaa omistajalleen jatkuvalla hyvällä toiminnal- laan, lisäävät yhä auton rakenteen huolelli- sesti suunnitellut yksityisseikat ja täydelliset varusteet. Uusimuotoiset valonheittäjät soin- tuvat hyvin yhteen jäähdyttäjän ääriviivo- jen kanssa. Puhdasviivainen konesuojus on vedenpitävä samoin kuin tuulilasi ja ovet. Sytytys- ja kaasuvivut ovat uutta mallia ja helpompia hoitaa. Konesuojustuulettajaa hoi- detaan varustelautaan kiinnitetyllä työntö- vivulla. Sivuverhot aukenevat samalla kuin ovet.

Tämä 1924 vuoden kuusisylinterinen Buick- malli on kaikissa suhteissa hienompi, miellyt- tävämpi ja kykenevämpi auto kuin sen edel- täjät.

BUICK-MALLI 24-KUUSI-55

NELJÄN HENGEN URHEILU-MATKAILUVAUNU.

Tämä miellyttävä vuoden 1924 Buick=malli voittaa ulkoasuun ja kykenevyyteen nähden kaikki tähän asti rakennetut urheiluvaunut.

Uusi suurempi ja vahvempi kuusisylinteri=nen moottori kykenee antamaan autolle 95—115 kilometrin tuntinopeuden, mutta tästä suuresta nopeudesta ei aiheudu mitään vaa=raa, sillä uusien nelipyöräjarrujen avulla on auto aina kuljettajan helposti hallittavissa. Kehys on edestä ja takaa vahvistettu putkesta valmistetulla poikkituella ja on siksi tavatto=man tanakka. Akseliväli on pidennetty 3,25 metriksi ja uudenmalliset jouset tekevät aje=lun aivan ennenaavistamattoman miellyttä=väksi.

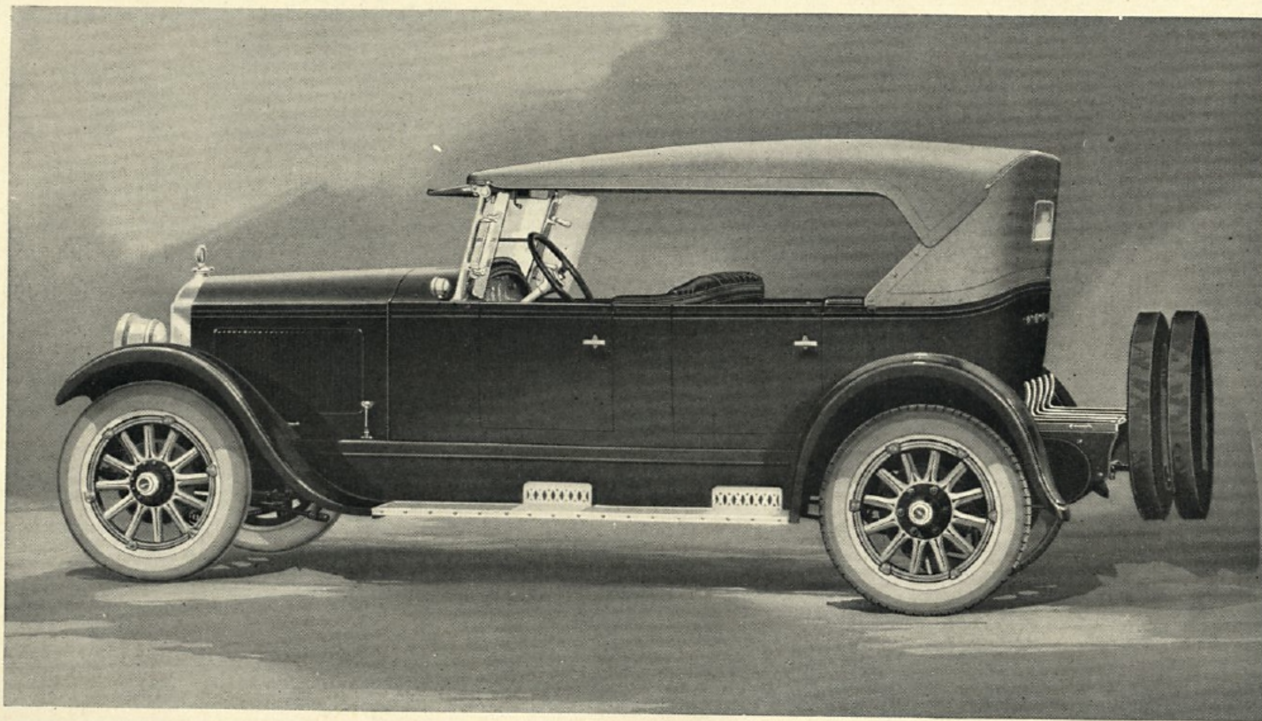
Vaunun takana ovat matka=arkunkannik=keet, joihin mukavasti sopii tavallisenkokoi=nen matka=arkku. Kannikkeitten muoto on aivan uudenmallinen ja vaunun takaseinää suojaavat erityiset napit.

Varustus käsittää kaikki, mikä suinkin voi lisätä kuljettajan ja matkustajain muka=vuutta. Varjostin suojelee silmiä räikeältä auringonvalolta, tuulilasin siivet estävät si=vulta tulevat tuulet, varustelautaan on upotettu kello ja gasoliinimittari, konesuo=juksen tuulettaja voidaan hoitaa kuljettajan istuimelta j. n. e.

Istuimet ovat matalammat ja enemmän takanojoiset, ja ohjauslaitteen kaltevuus on muutettu mukavammaksi ajajalle. Sytytys= ja kaasuvivut ovat uudenmalliset, mikä tekee niiden käsittelyn helpommaksi. Lisäksi kuu=luu laitteisiin pieni vipu, jolla voidaan säätää pakokaasun pääsy kaasuttajan vaippaan.

Jäähdyttäjä ja valonheittäjät ovat nikke=löidyt. Autokorin, konesuojuksen ja etupel=tin ääriviivat muodostavat yhteensä erittäin miellyttävän kokonaisuuden. Khakivärinen kuomu ja auringonvarjostin ovat miellyttä=vänä vaihteluna täydentämässä rungon run=sasta, kiiltävää lakeerausta.

Tämä 1924 vuoden Buick=malli on tosiaan auto, josta sen omistaja saattaa ylpeillä.



BUICK-MALLI 24-KUUSI-54

KOLMEN HENGEN URHEILUVAUNU.
(ROADSTER).

Tämä soma Buick-urheilumalli, joka saattaa kiitää 95 jopa 115 kilometriä tunnissa, ollen samalla nelipyöräjarrujensa avulla aina täysin turvallinen, on kaikkialla herättänyt innostunutta ihastusta.

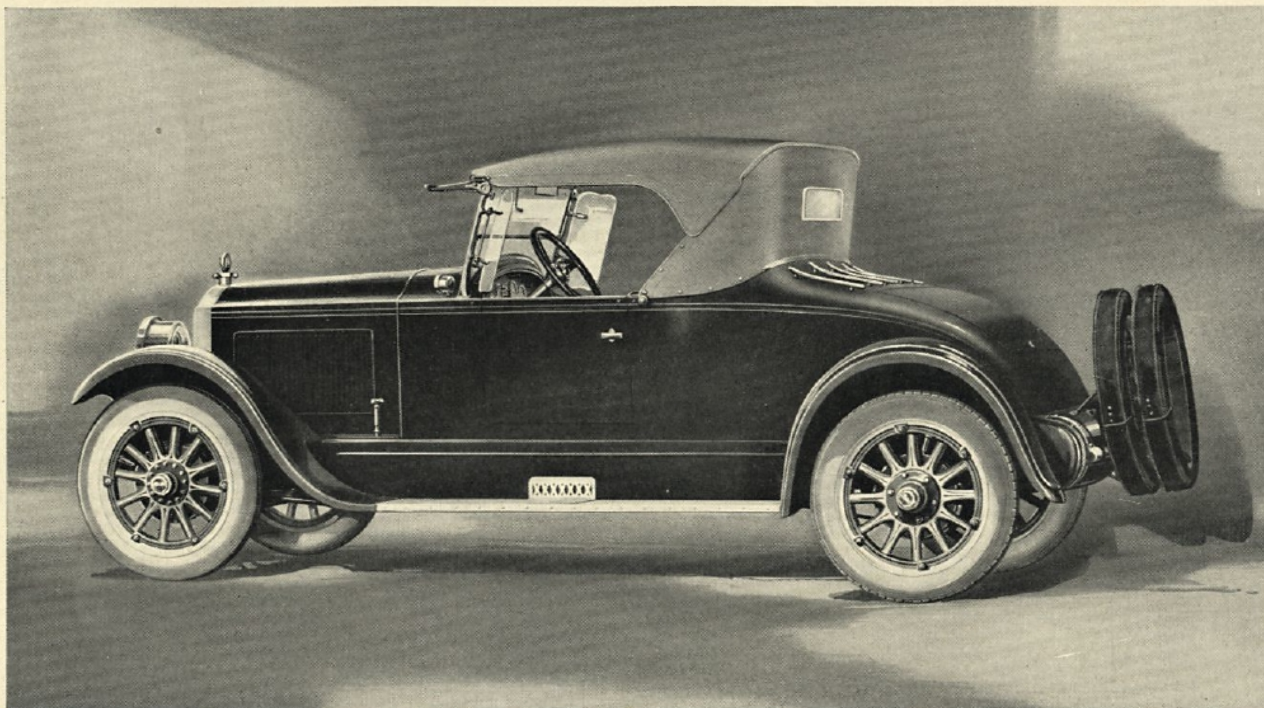
Khakivärinen kuomu ja runsaat nikkeliosat saattavat rungon hehkuvat värit ja välkkyvän lakeerauksen oikeuksiinsa. Kaunismuotoisessa, puhdasviivaisessa takaosasa, jonka kannella ovat nikkelöidyt suojustangot, on yllin kyllin tilaa matkatavaroille.

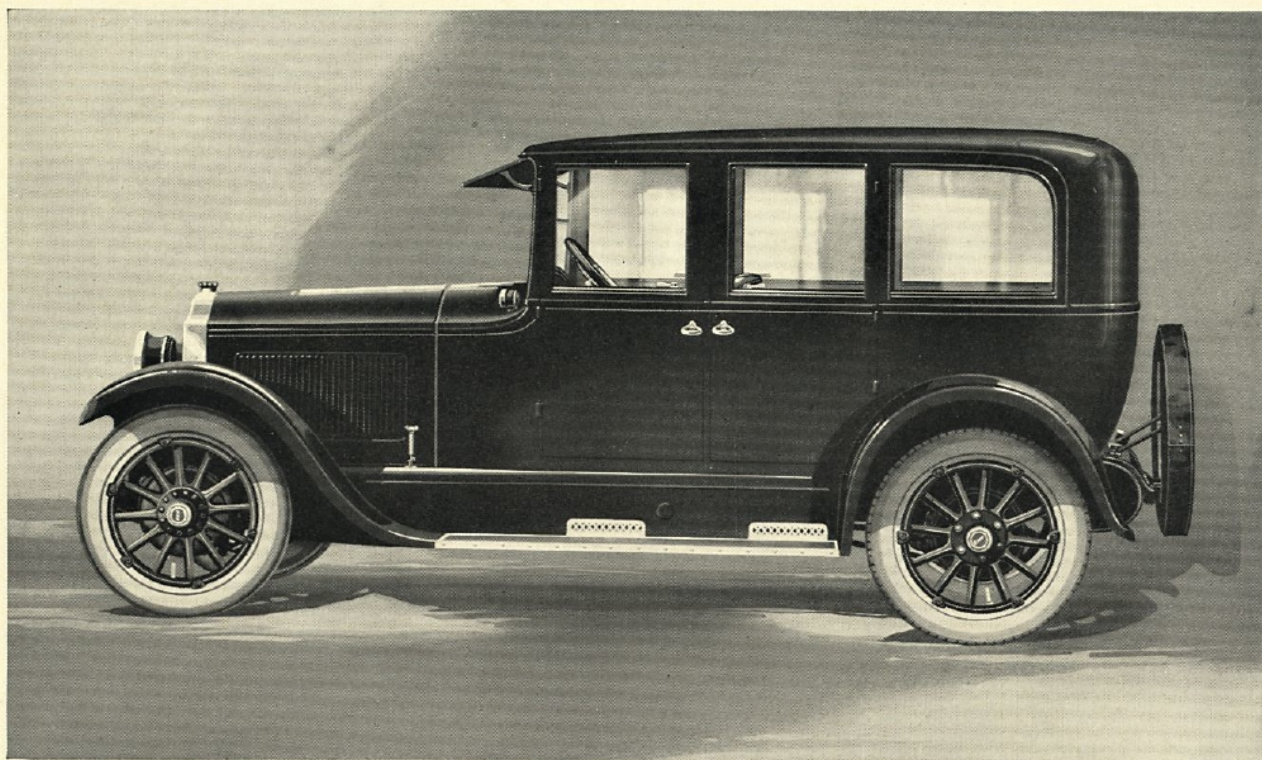
Erikoisuuksia, jotka ovat herättäneet suurta mieltymystä, ovat m. m. varjostin silmien suojelemiseksi auringolta, tuulilasin siivet sivulta tulevan tuulen suojaksi, varustelautaan upotettu kello ja gasoliinimittari sekä suuri kuomun perälasi.

Akseliväli on 3,25 metriä. Uusimalliset jouset sekä matalammat ja selkänojoisemmat istuimet tekevät ajelun verrattoman mukavaksi. Ohjauslaitteen kaltevuus on muutettu ajajalle mukavammaksi ja kaikki tarkistuslaitteet ovat ajajan käden ulottuvilla.

Kuusisylinteriseen moottoriin on tehty joukko parannuksia, jotka kaikki ovat lisänneet sen tehokkuutta. Iskun pituutta on lisätty, joten männän työntämä kaasumäärä on suurempi ja kone siis voimakkaampi. Kampiakselin ja kiertokangen laakerien samoin kuin venttiilinnostajavarren ja painovipujen voitelu tapahtuu painejärjestelmän mukaan. Pakokaasujen pääsyn kaasuttajan vaippaan säätää pieni varustelautaan kiinnitetty vipu ja sitäpaitsi vielä automaattinen laite, joka rajoittaa lämpömäärän niin, että kaasuttaja toimii mitä tehokkaimmin kaikilla eri nopeuksilla.

Mikään voimannäyte ei ole liian vaikea tälle voimakkaalle, nopealle ja helposti ohjattavalle autolle.





BUICK-MALLI 24-KUUSI-47

VIIDEN HENGEN SEDAN.

Tämä loistoisa ja mukava Buick=malli on vuonna 1924 ääriviivoiltaan uuden uutukai= sen viehättävä ja voittaa suorituskykyynsä nähden kaikki saman hintaluokan vaunut.

Jäähdyttäjä on korkea ja kapea ja sen tekemää arvokasta vaikutusta lisäävät yhä valonheittäjäin ja konesuojuksen sopusuhtai= set muodot. Suljettu kori on matalampi ja tilavampi, akselivälin ollessa entistä pitempi.

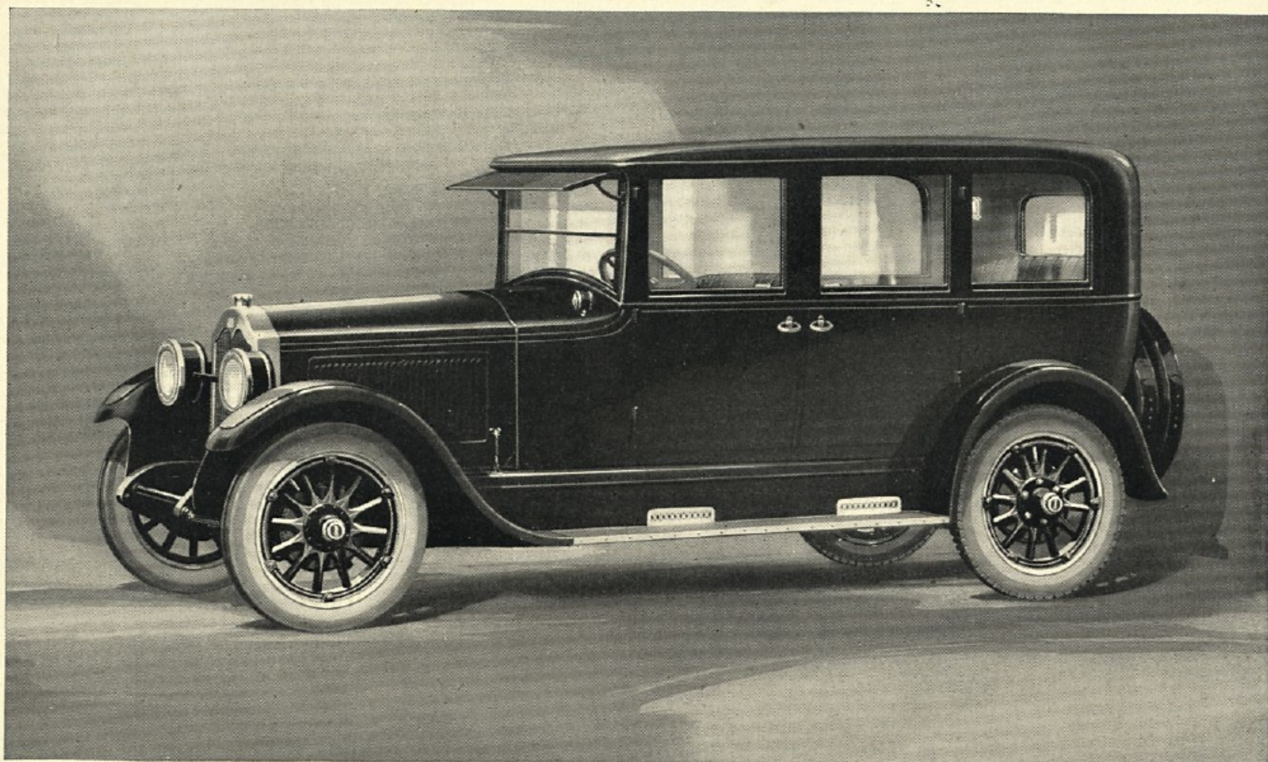
Vaunukorin sisustus on hienointa plyyshiä. Kaikissa akkunoissa on peililasilevyt ja voi= daan ne avata ilmanvaihtoa varten mikäli halutaan. Istuimet on mukavuuden lisäämi= seksi tehty matalammiksi ja enemmän taka= nojoiksi. Uusmallisessa varustelaudassa on paitsi kelloa ja polttoainemittaria myöskin öljymittari, nopeus= ja matkamit= tari, amppeerimittari ja uusimallinen lamppu.

Akkunainväliset tukilaudat ovat kapeat, jo= ten näköala on suurin mahdollinen. Varjos= tin edessä suojelee auringolta. Uusimallinen ovensäppi tekee ovihihnat tarpeettomiksi. Kaikissa ikkunoissa on miellyttävät pähkinä= puukehykset.

Suurennetun moottorin tehokkuutta lisää= vät vielä käytäntöönotetut parannetut voi= telu= ja kaasutusmenetelmät. Jarrulaite on uusimallinen, vaikuttaen kaikkiin neljään pyörään ja tehden siis ajelun kaikilla no= peuksilla täysin turvalliseksi, koska vaunun saattaa pysäyttää lyhyellä matkalla ja liuku= minen on kokonaan mahdoton.

Tämä auto on mukava kulkuneuvo kaik= kina vuodenaikoina. Se suojaa riittävästi kai= kilta säiltä ja pystyy kulkemaan minkälaisilla teillä tahansa.

Ulkoasultaan on se niin ylhäisen aistikas, että omistaja täydellä syyllä saattaa ylpeillä siitä.



BUICK-MALLI 24-KUUSI-50

SEITSEMÄN HENGEN SEDAN.

Tämä auto on niin avara, että seitsemän henkeä aivan mukavasti mahtuu siihen ja sen rakenteen sirous, loisteliaisuus ja täydellisyys kykenee tyydyttämään kaikki suurimmatkin vaatimukset.

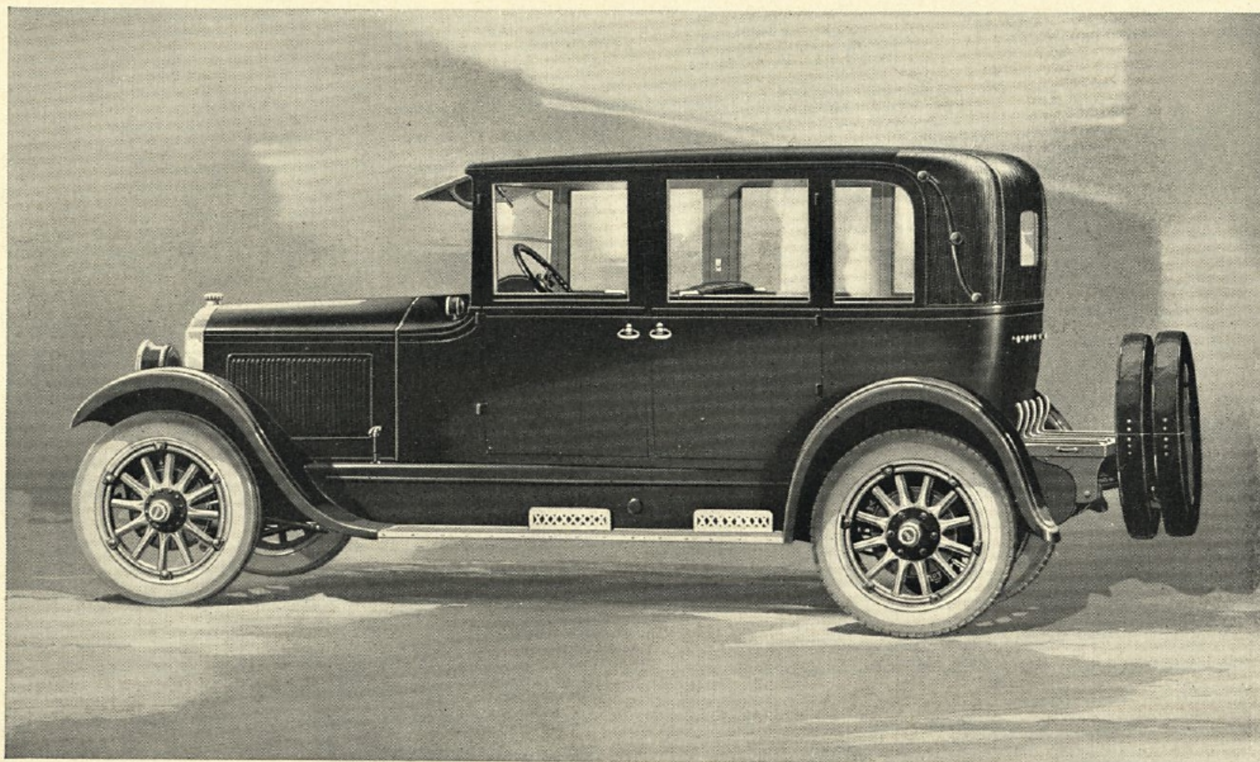
Tämän seitsemän hengen Sedan-vaunun sisä- ja ulkopuolinen lakeeraus on paras mahdollinen ja muutenkin se on varustettu kaikenlaisilla mukavuutta lisäävillä laitteilla. Sisustus on hienointa plyyshiä ja kaikki ikkunankehykset ovat tyylikästä pähkinäpuuta. Uusimalliset ovensäpit tekevät ovihihnat tarpeettomiksi. Tuulilasi on ilmatiivis ja ikkkunain välilaudat ovat kapeat, joten näköala on mahdollisimman suuri.

Korkea ja kapea jäähdyttäjä antaa vaunun etuosalle arvokkaan leiman ja samaa tyyliä on noudatettu rummunmuotoisissa valonheittäjissä. Uurrekoristeiset lokasiivet ovat uutta mallia, ja ne, samoin kuin matalamman rungon uudet tyylikkäät piirteet ja loistelias lakeeraus ja maalaus tekevät tämän Buickin kadun viehättävimmäksi vaunuksi.

Kone on voimakkaampi kuin ennen niin että jyrkkien mäkien nousu ja mutaisten ja hiekkaisten kohtien kulkeminen ei tuota mitään vaivaa.

Nelipyöräjarrujen avulla on auto täydelleen hallittavissa kaikilla nopeuksilla ajettaessa. Lujaa alustaa on vahvistettu vielä sekä eteen että taakse asetetuilla teräsputki-poikkipienoilla, joten runko ei sysäyksistä mitenkään pääse antamaan perään. Jouset ovat uutta tyyppiä, ja akseliväli on pidennetty 3,25 metriin, joten vaunu kulkee entistä tasaisemmin.

Helppo on maksaa enemmän katetusta autosta, mutta Buickin erinomainen laatu ja tunnettu nimi tekee tällaisen tuhlauksen tarpeettomaksi.



Teksti ylläolevaan kuvaan seuraavalla sivulla.

BUICK-MALLI 24-KUUSI-48

NELJÄN HENGEN KUPEE.

Tämä katettu Buick-malli on tilava ja mukava, tarjoten samalla sen intiimiyden, joka on kupeemallin suurin viehätys. Se on ihanneauto naisautoilijoille.

Oikealla, vähän taaksepäin kuljettajan istuimesta on istuin kahdelle hengelle. Suoraan kuljettajan istuimen kohdalla on varaistuin neljänelle. Kaikki istuimet ovat mukavia ja tilavia sekä entistä enemmän takanojossa, mikä tekee istumisen mukavammaksi.

Vaunukorin sisustus on hienoa plyyshikangasta. Ikkunain kehykset ovat pähkinäpuuta. Ovensäpit ovat uutta mallia, joten tavalliset ovihihnat ovat tarpeettomat. Ovet sopivat tasaisesti ulkopintaan ja ovat veden- sekä pölynpitävät.

Kaikissa neljässä ikkunassa on patenttilaite ilmanvaihtoa varten. Varustelaudalla on gasoliinimittari, joten ei tarvitse nousta vaunusta nähdäkseen paljoko on jälellä polttoainetta. Varustelaudalla olevasta kellosta näkee ajan yhdellä silmäyksellä.

Vaunun ulkoasu on ennätys aistikkuudessa. Jäähdyttäjä on uutta tyyppiä, kapea sekä korkea ja tämä piirre toistuu valonheittäjien sekä konesuojuksen muodossa. Uusimalliset uurrekoristeiset lokasiivet sekä pitkällä Buick-alustalla lepäävä matala, siro runko antavat tälle kuusisylinteriselle kupeemallille hienon erikoisleiman, joka täydelleen vastaa sen voimakkuutta ja luotettavuutta.

Kone on entistä voimakkaampi, nopeus suurempi, turvallisuus uudenmallisen nelipyöräjarrun takia täydellinen ja lisäksi on tämä loistelias ja kaunis auto entistään paljon mukavampi, antaen omistajalleen kokonaan uuden käsityksen autoilemisen helppoudesta ja vaunun pystyväisyydestä. Kaikissa kohdissaan on se tyypillinen Buick-vaunu.

BUICK-MALLI 24-KUUSI-51

VIIDEN HENGEN BROUGHAM-SEDAN.

Tässä kokonaan uudessa Buick-mallissa yhtyy ulkomuodon ylimykselliseen leimaan ja kauneuteen suurin saavutettavissa oleva mukavuus. Lisäksi on tämä malli, kuten kaikki 1924 vuoden kuusisylinteriset Buick-vaunut, tavattoman voimakas.

Konealusta on pitkä (3,25 m) ja runko matala ja solakka. Vaunun sisus on hyvin tilava, antaen runsaasti tilaa viidelle hengelle. Tämä malli on sopiva kaupunkiajelua varten sekä matkoilla, ja herättää epäilemättä kaikkien autontuntijoitten ihailua.

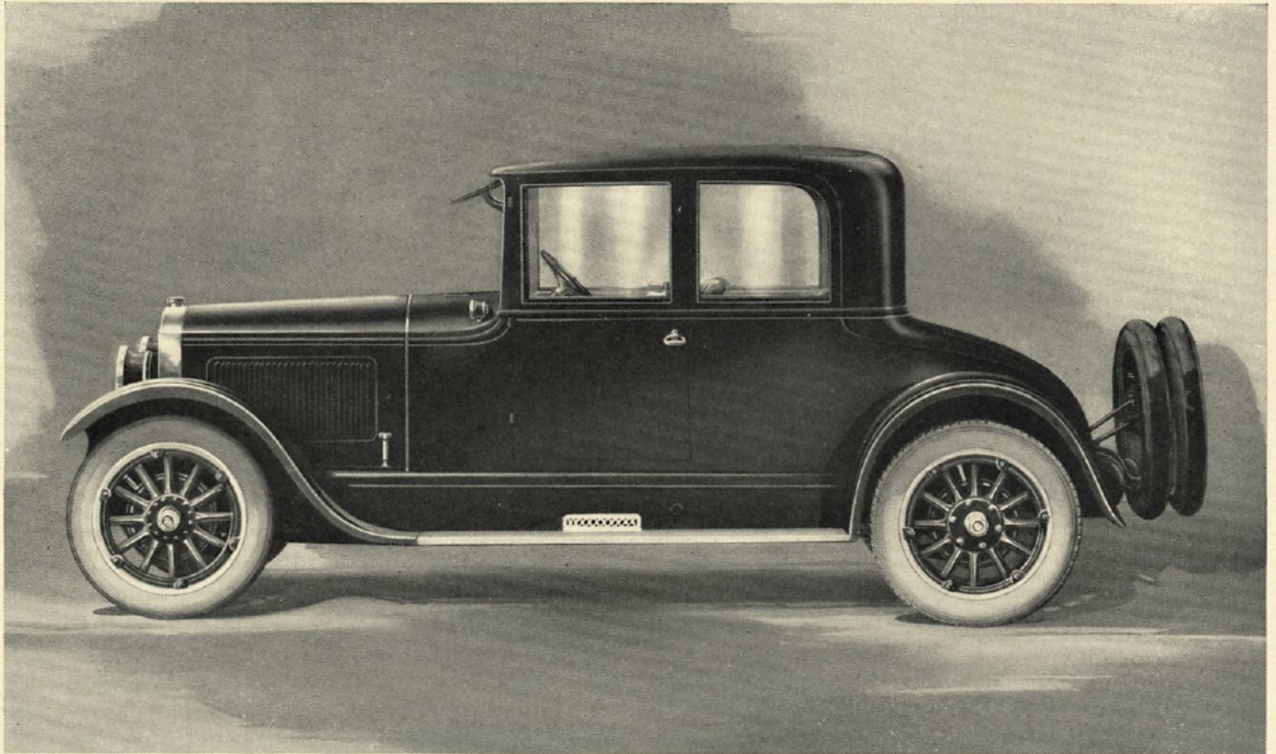
Ajelu on entistä mukavampaa siksi että jouset ovat parannettua mallia ja istuimet enemmän takanojossa. Kaikki kuusi ikkunaa ovat peililasia ja niissä on patenttisäätäjä ilmanvaihtoa varten. Neljä leveää ovea tekevät vaunuun nousemisen ja siitä poistumisen erittäin helpoksi.

Tällä autolla voidaan matkustaa kaikkina vuodenaikoina ja kaikissa säissä. Kuomu on ehdottomasti vedenpitävä, ja kun ikkunat ovat suljetut, ei pölykään kauniilla ilmalla pääse tunkeutumaan sisään. Takana ovat mukavat uudenmalliset kannikkeet tavallisenkokoista matka-arkkua varten.

Tässä aistikkaassa Buick-mallissa tapaa kaikki ne pikkumukavuudet ja laitteet, jotka tekevät autoilun mukavammaksi sekä kuljettajalle että matkustajille. Auringonsuojus, taaksenäyttävä peili, tuulilasin puhdistaja, kello sekä gasoliinimittari varustelaudalla — siinä muutamia tämän Buick-Sedan-mallin varusteita.

Tavattoman voimakas kone, suuri nopeus ja kuitenkin täydellinen turvallisuus uuden kaikkiin neljään pyörään vaikuttavan jarrulaitteen vuoksi ovat ne ominaisuudet, jotka saavat jokaisen omistajan tuntemaan mitä suurinta tyydytystä komean vaununsa erinomaisen suorituskyvyn vuoksi.

Teksti allaolevaan kuvaan edellisellä sivulla.



BUICK-MALLI 24-KUUSI-41

VIIDEN HENGEN HALVEMPI SEDAN-MALLI.

Tämän kuusisylinterisen umpivaunumallin on Buick luonut kahta eri tarkoitusta varten.

Ennen kaikkea on se tarkoitettu liikemiehille, mutta sopii samalla erinomaisesti kautta vuoden käytettäväksi perheautoksi. Hinta on halvempi kuin varsinaisen viidenhengen Sedan=mallin, mutta kuitenkin ovat tämän umpivaunun tarjoomat mukavuudet ja sen pystyväisyys täydelleen Buickin arvoisia.

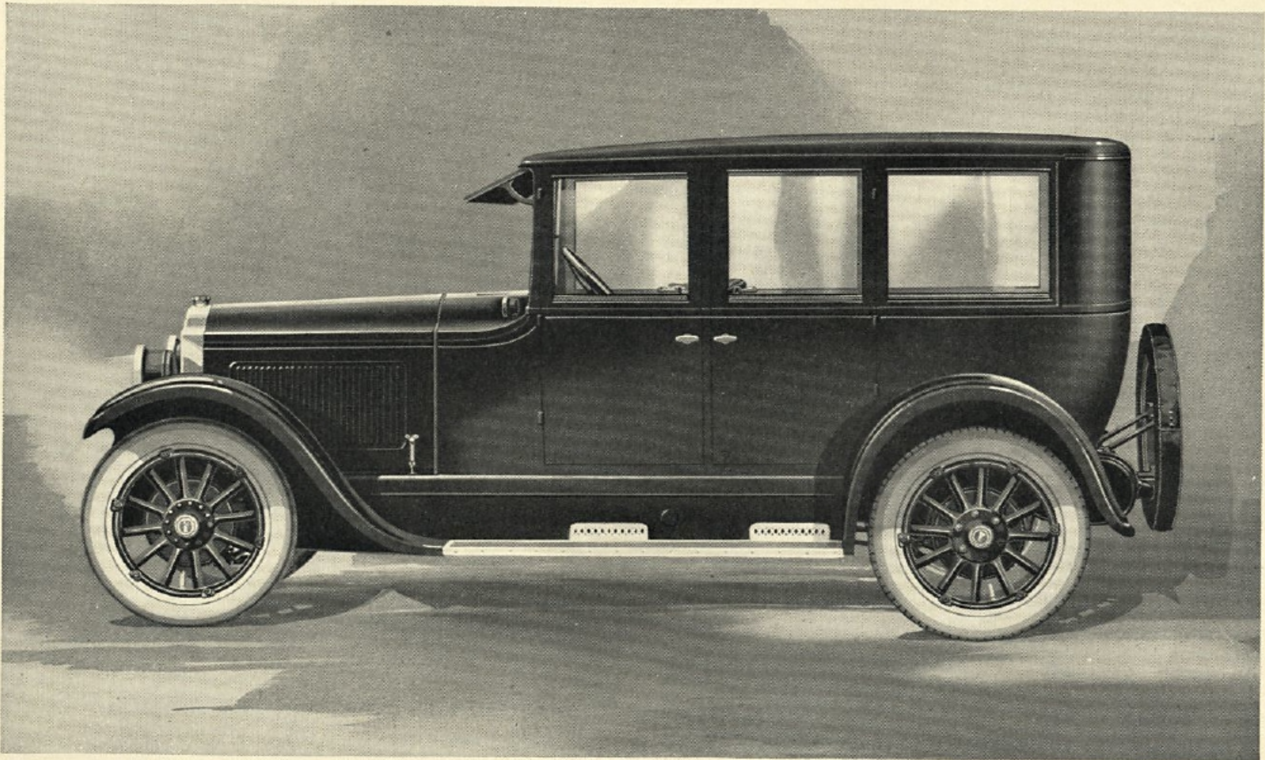
Sisustus on tarkoituksenmukaista hyvin kestävää kangasta. Vaunun takaosassa voi kuljettaa näytelaatikoita tahi muita tavaroita näitten vahingoittamatta päällystystä. Kuomun tilavuus ja mukavat istuimet tekevät tämän mallin sangen sopivaksi matkailuautoksi tahi henkilökohtaista käyttöä varten.

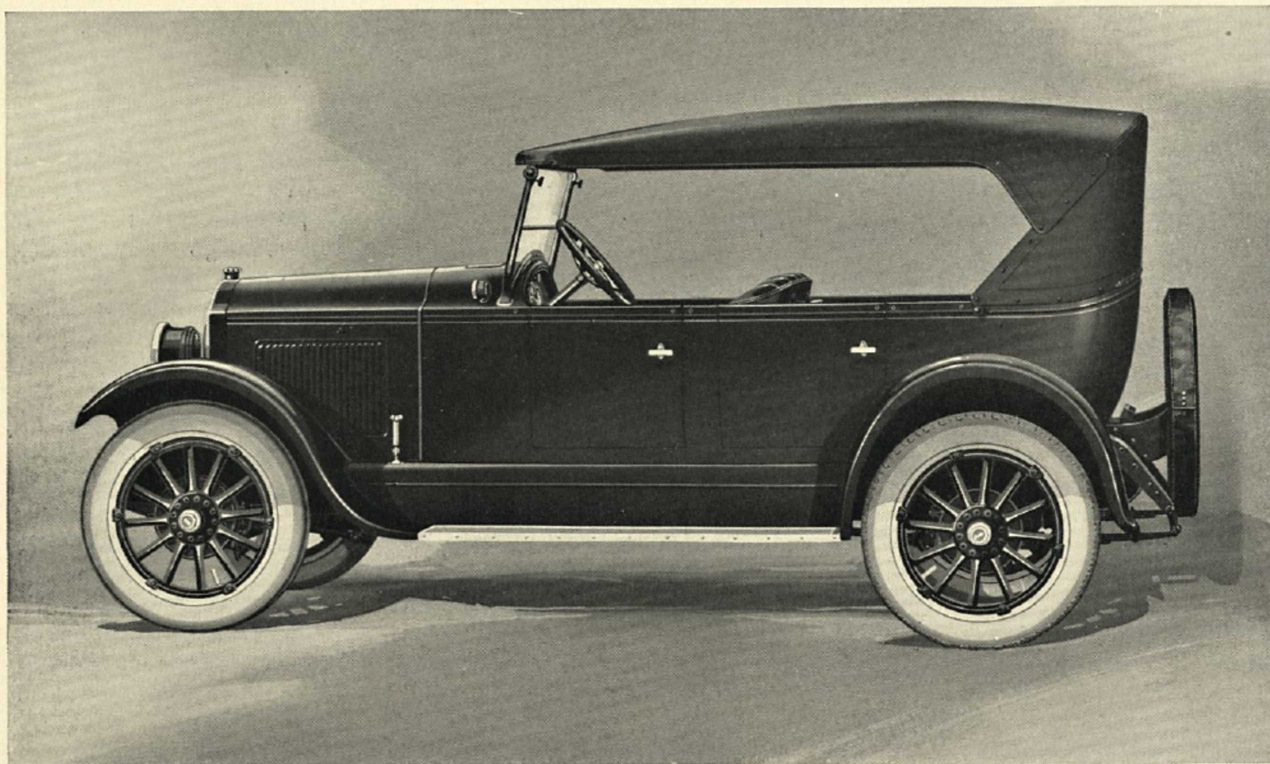
Kone — entistä suurempi ja voimakkaampi — kykenee viemään vaunua uupumattomalla nopeudella huolimatta teiden laadusta tahi jyrkkyydestä. Kaikkiin neljään pyörään vaikuttavan uuden jarrulaitteen avulla on vaunu täydelleen kuljettajan hallittavissa liukkaillakin teillä ja vaikka kuljetaan suurimmallakin nopeudella.

Siro runko on rakenteeltaan tanakka ja vahva. Neljä leveää ovea johtaa vaunuun. Ikkunat voidaan mielin määrin asettaa raolleen tahi auki ilmanvaihtoa varten.

Ulkoasu on täydelleen samanlainen kuin muidenkin 1924 vuoden Buick=mallien. Korkea jäähdyttäjä, uusimalliset lokasiivet ja matala, solakka runko ilmaisevat laatuvaunun, joka suorituksiltaan täysin vastaa täten heränneitä odotuksia.

Tämä malli on tanakka, kestävä ja voimakas, ja kohtuulliseen hintaansa nähden edullisin umpivaunumalli. Luotettavuudessa ja käyntivarmuudessa on se täydelleen Buickin maineen veroinen.





BUICK-MALLI 24-NELJÄ-35

VIIDEN HENGEN MATKAILUVAUNU.

Tämänkin mallin sirot ääriviivat ja loistoisa lakeeraus tekevät sen erikoiseksi laatuaan, ja kun otetaan lisäksi huomioon viisi-istuimisen korin tilavuus, luo se kokonaan uuden mittapuun nelisylinterisille autoille.

Tiiviit sivusuojukset ja vedenpitävä tuulilasi tekevät sen käyttökelpoiseksi kaikissa säissä. Uusi konesuojustuulettaja on säädettävissä varustelautaan kiinnitetyllä vivulla.

Uusimallinen tilava kori hakee mukavuudessa vertojaan mataline, takanojoisine ja pehmeine istuimineen sekä parannettuine erikoismallisine jousineen. Kaikki säätö- ja tarkistuslaitteet on kiinnitetty lähetyksin uusimalliseen varustelautaan, minkä kautta on tehty niiden hoito helpommaksi ja ulkoasu miellyttävämmäksi.

Rungon malli viehättää kokonaan uusityyppisellä kauneudellaan. Jäähdyttäjä on kapea ja korkea sointuen hyvin yhteen konesuojuksen ja etupeltin sirojen viivojen kanssa lisäten yhä matalan, terhakkaan rungon synnyttämää miellyttävää vaikutusta. Uusimalliset uurrekoristeiset lokasiivet ja rummunmuotoiset valonheittäjät, joiden muoto mukailee jäähdyttäjän piirteitä, lisäävät vaunun erikoisuutta samoin kuin ovien nikkelöidyt kädensijat.

Voimakas nelisylinterinen kone on erinomaisen luotettava ja säästeliäs käytännössä. Turvallisuuden kaikilla nopeuksilla ajettaessa takaa uusi kaikkiin neljään pyörään vaikuttava jarrulaite, joka saa vaunun pysähtymään paljoa pikemmin kuin vanhat kaksipyöräjarrut, ja estää tykkänään liukumisen liukkaillakin teillä.

Tämä malli on sirompi ja lujempi rakenteeltaan kuin kaikki sen edeltäjät ja on se saavuttanut kaikkien niiden autoilijain ihastuneen mieltymyksen, jotka haluavat saada mahdollisimman pystyvän ja siron auton kohtuullisella hinnalla.

BUICK-MALLI 24-NELJÄ-34

KAHDEN HENGEN AJELUVAUNU.

Tällä miellyttävällä 1924 vuoden nelisylinterisellä Buick-mallilla on kaikki ajeluvaunun tärkeimmät ominaisuudet, nopeus, mukavuus ja sirous. Sen sulavaa ulkoasua kohottaa loivasti kaareutuva peräkansi sekä uusimallinen korkea ja kapea jäähdyttäjä, jonka muoto kuvastuu myöskin konesuojuksen viivoissa.

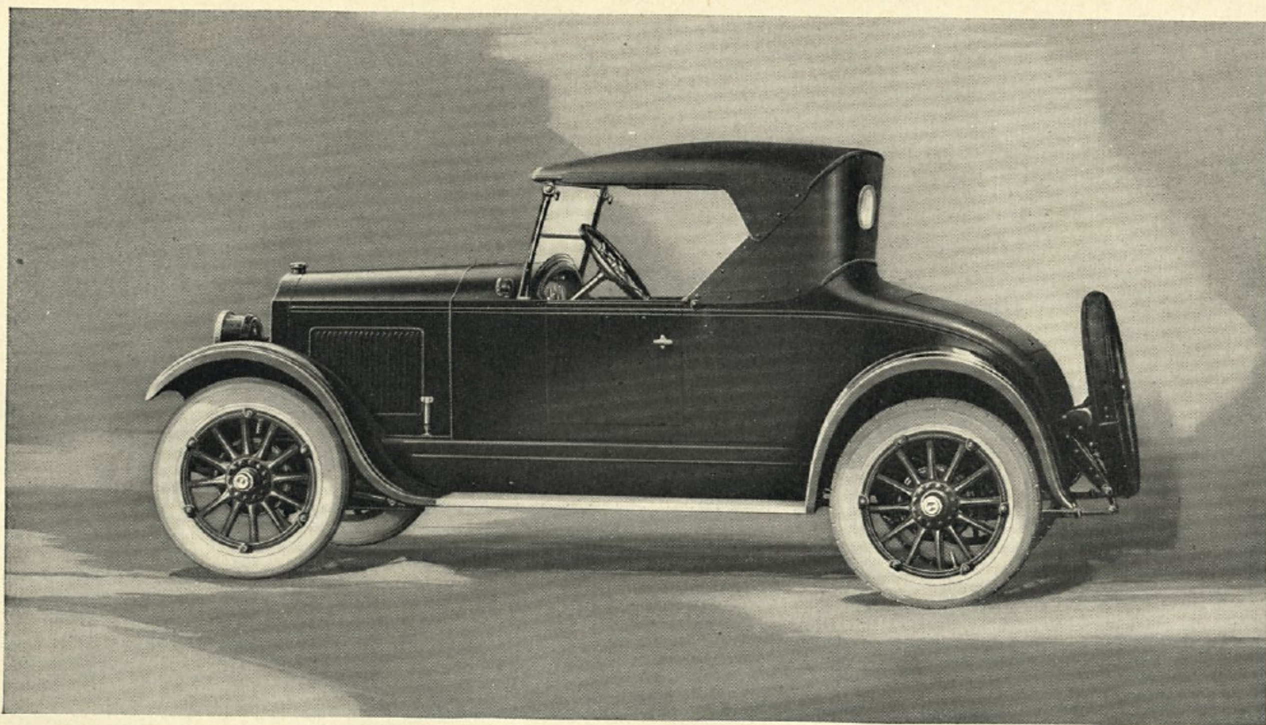
Istuin on entistä tilavampi ja enemmän takanojossa. Yhdessä uusimallisten jousien sekä pehmeän päällystyksen kera tekee se ajelun mahdollisimman mukavaksi. Ohjauslaite on asetettu hieman enemmän kallelleen, jotta ohjaaminen on käynyt mukavammaksi. Konetuulettajaa säädetään varustelautaan kiinnitetyllä työntövivulla.

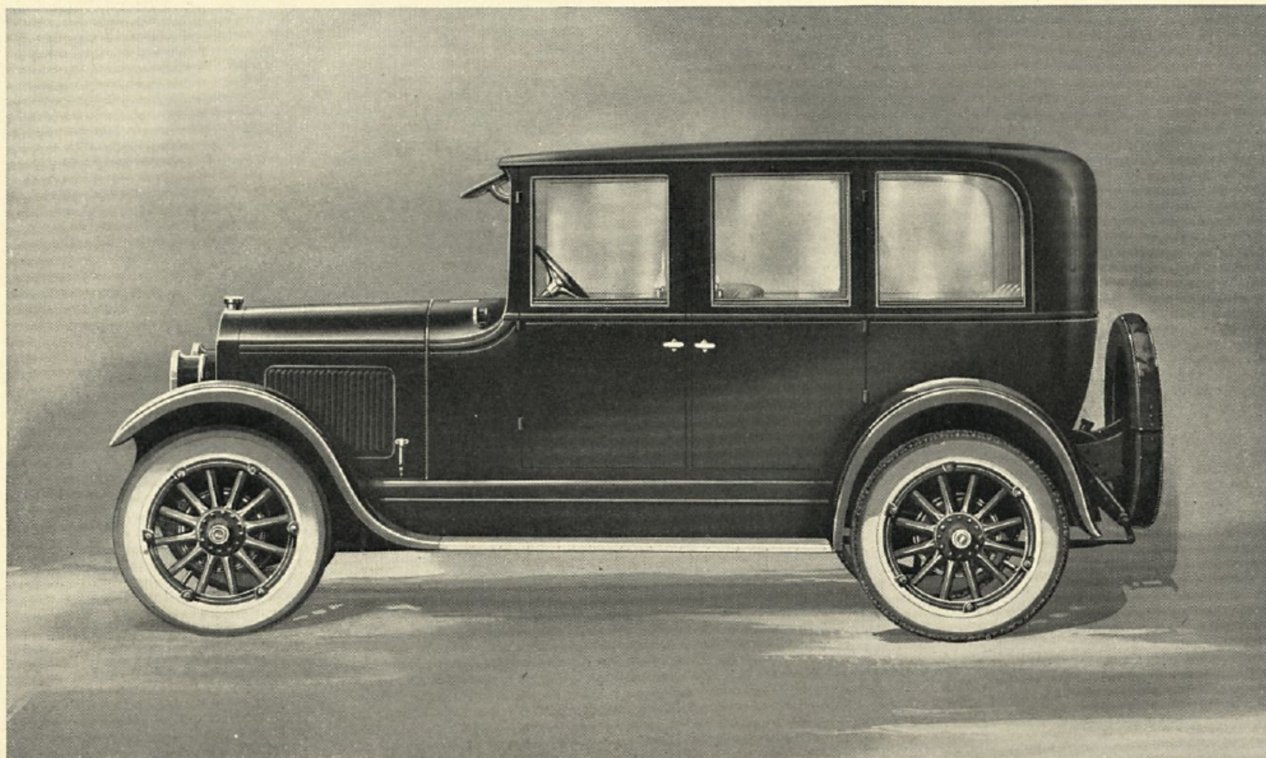
Tuulilasin yläreunassa on metallikaistale, joka tekee sen ilmatiiviiksi ja kun lisäksi asetetaan paikoilleen tiiviit sivuverhot, voidaan autoa mukavasti käyttää huonollakin säällä.

Uudenmallinen kaikkiin neljään pyörään vaikuttava jarrulaite tekee mahdelliseksi vaunun varman ja helpon hallitsemisen. Kevyt jalkajarrun painallus riittää auton pikaiseen pysäyttämiseen. Liukuminen jarrutettaessa liukkaalla kivityksellä ei ole enää mahdollinen ja takakumien kuluminen on paljoa pienempi.

Kone — Buick-mallia sylinterien kannessa olevine venttiileineen — on erinomaisen voimakas ja säästeliäs. Mikään tie ei ole tälle terhakalle ja pystyvälle autolle liian vaikea. Kone on täydellisesti tasapainossa ja auto helposti hoidettava totellen ajajaansa yhtä nöyrästi kaduilla kuin maanteilläkin.

Auton ulkoasu ja sen luotettavuus sekä voimakkuus tekevät omistajan ihastuneeksi siihen. Varustuksiin kuuluu kaikki mukavuutta varten tarpeelliset laitteet.





BUICK-MALLI 24-NELJÄ-37

VIIDEN HENGEN SEDAN.

Sille, joka haluaa kaikkina vuodenaikoina käyttökelpoisen vaunun erittäin halvalla hin= nalla, on tämä nelisylinterinen Buick=malli vailla vertaistansa.

Sen siro ulkoasu hivelee silmiä. Kapeasta, korkeasta jäähdyttäjästä jatkuvat samat su= lavat viivat pitkin konesuojusta, etupeltiä sekä korin reunustaa pitkin aina vaunun pe= rään. Aistikas väri ja hieno lakeeraus kohot= tavat tämän sedan=mallin ulkoasua.

Leveille, matalille ja takanojoisille istui= mille mahtuu mukavasti viisi henkeä. Vaunun sisustus on parhainta plyyshikangasta ja kaikki ikkunakehykset ovat pähkinäpuuta. Tuulilasin yläreunassa on metallikaistale, joka tekee sen ilmatiiviiksi ja ikkunain sivulaudat ovat hyvin kapeat, suoden mahdollisimman suuren näköalan.

Kaikki neljä ovea ovat hyvin leveät, joten pääsy vaunuun on helppo. Ovien säpit ovat uutta mallia, joka tekee käytännössä olevat ovihihnat tarpeettomiksi. Kaikki laitteet ovat ryhmitetyt uudelle varustelaudalle. Ohjaus= laite on hieman enemmän kallistettu ohjauk= sen helpottamiseksi. Konetuulettaja on sää= dettävissä varustelautaan kiinnitetyllä työn= tövivulla.

Itse auton toiminta vastaa täydelleen niitä odotuksia, joita sen hieno ulkoasu ja täy= delliset laitteet herättävät. Voimakas nelisy= linterinen kone on kuulua Buick=mallia sylin= terien kannessa olevine venttiileineen ja syn= nyttää riittävästi voimaa kaikkien tien vai= keuksien voittamiseen. Nelipyöräjarrun avulla on vaunu kaikissa tilanteissa kuljetta= jan hallittavissa.

Tämä viiden hengen Sedan=malli on saanut kaikki omistajansa ihastuneiksi ystävikseen. Se palvelee omistajaansa välittämättä ilmas= tosta tahi tien laadusta. Hinta on kohtuulli= nen vaunun oivallisiin ominaisuuksiin verrat= tuna.

BUICK-MALLI 24-NELJÄ-33

NELJÄN HENGEN KUPEE.

Tämä miellyttävä ja intiimi katettu Buick-malli tarjoo mitä suurimman mukavuuden poikkeuksellisen halpaan hintaan.

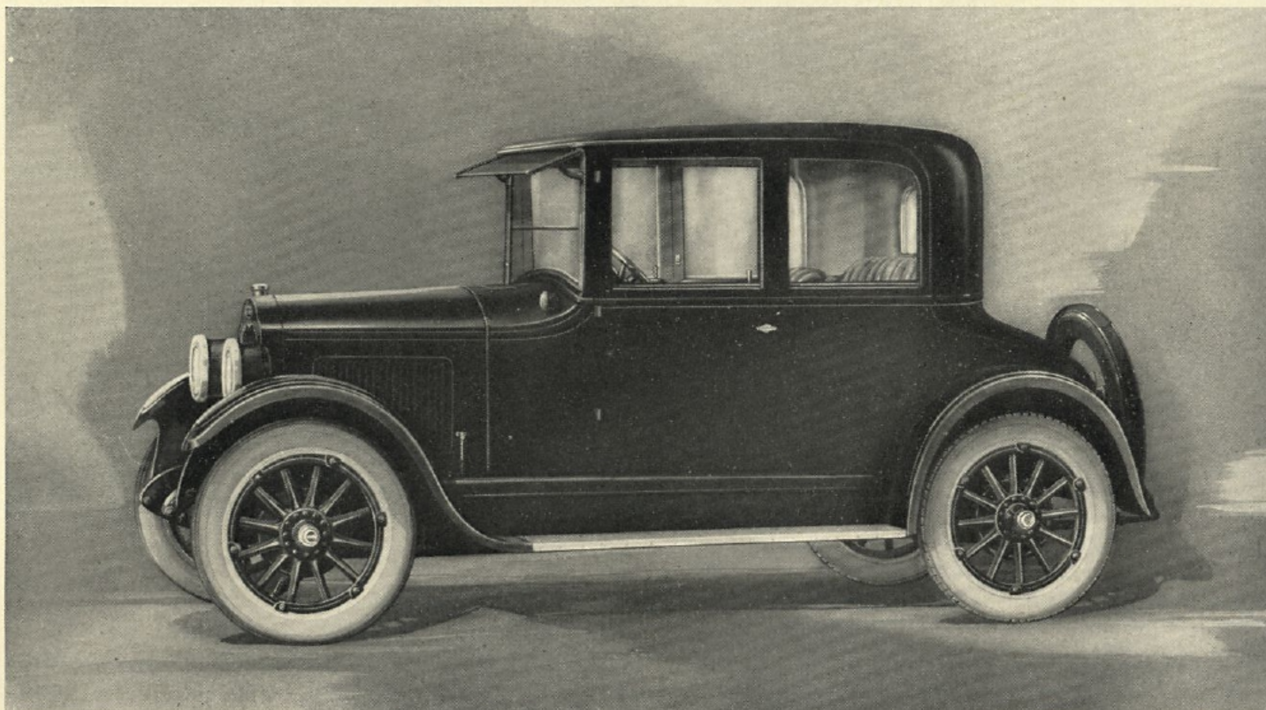
Istuimet ovat samassa järjestyksessä kuin kuusisylinterisessä kupeessa. Kuljettajan takana olevalle tilavalle istuimelle mahtuu kaksi henkeä ja kuljettajan sivulla on varaistuin neljännelle.

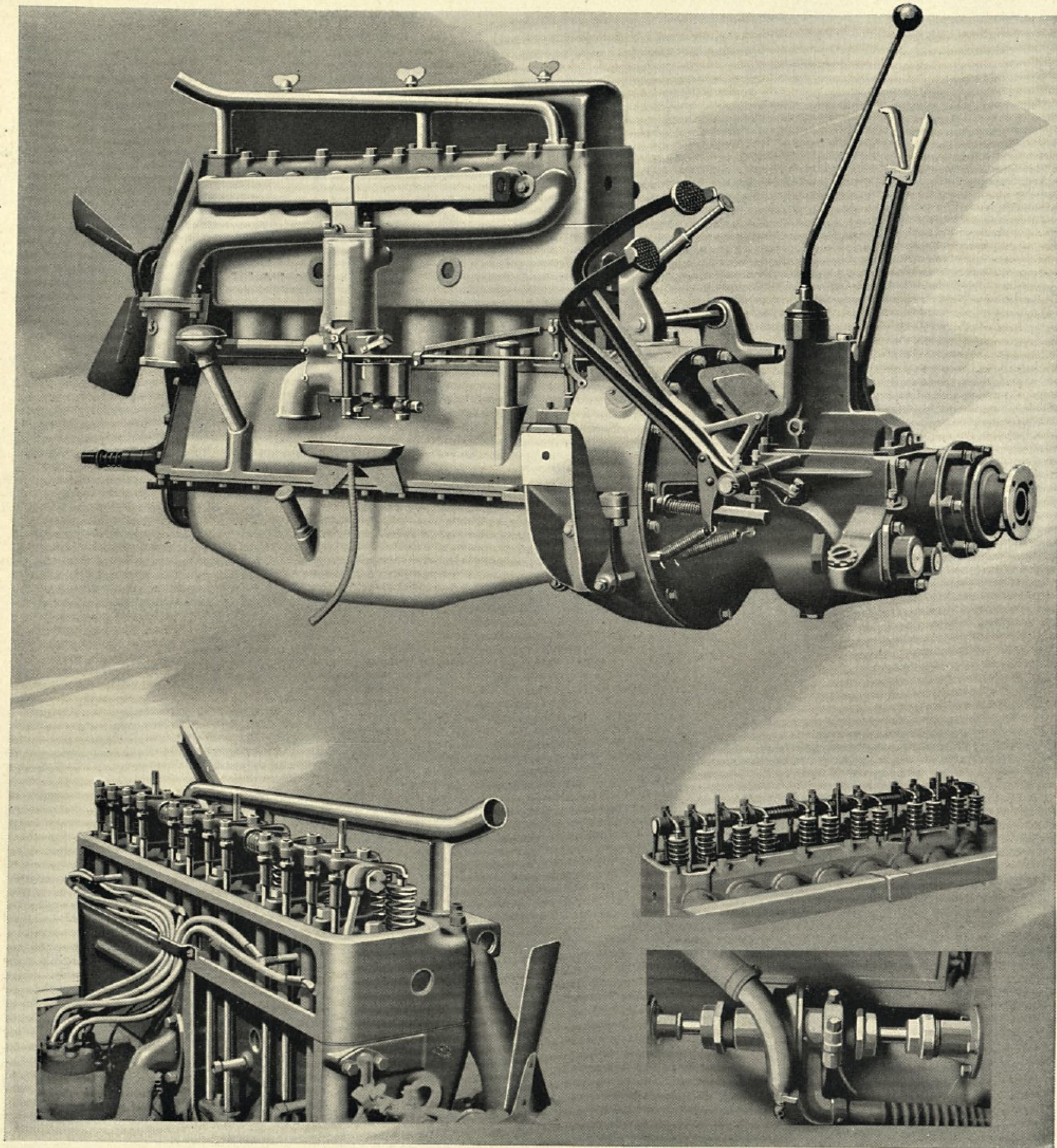
Tämä nelisylinterinen Buick-kupee on tervetullut lääkärille, kauppamatkustajille, liikemiehille tahi muille ammattilaisille, joiden on usein liikuttava kaikenlaisessa säässä. Sade ja pöly eivät pääse tunkeutumaan auton plyyshipäällysteiseen kuomuun. Jos kauniilla säällä halutaan vilvoittavaa tuulta, voidaan akkunat asettaa raolleen tahi aivan auki aivan mielen mukaan. Konetuulettaja on säädettävissä varustelautaan kiinnitetyllä työntövivulla.

Vaunun rakenteessa on huolellisesti otettu huomioon kaikki yksityiskohdat, jotka lisäävät sen mukavuutta ja käytännöllisyyttä. Tuulilasin sivutuet ovat hyvin kapeat, joten näköala on mahdollisimman avara. Erityinen suojus varjoaa silmiä auringon häikäisyltä. Kaikki laitteet on koottu uusimalliseen, siroon varustelautaan. Ohjauslaite on kallistettu entistä enemmän ja tämän kautta on ohjaus satu entistä helpommaksi. Istuimet ovat avarat, matalat ja mukavat.

Kone on tyypillinen Buick-moottori sylinterin päällä olevine venttiileineen. Se kehittää nopeasti kaikkiin tilanteisiin riittävän voiman ja antaa autolle suuren nopeuden. Toiselta puolen on auto aina kuljettajan täydellisesti hallittavissa nelipyöräjarrujen avulla. Tämän Buick-mallin pääpiirteenä on huomattava suorituskyky pienillä käyttökustannuksilla.

Jos pidetään silmällä mukavaa ajelua ja koneen luotettavaisuutta, on tämä malli hintaansa nähden ehdottomasti edullisin.





Ylinnä on kuvattu uusi kuusisylinterinen Buick-moottori sylinterien kannessa olevine venttiileineen. Moottoriin on sovitettu täydellinen itsevoitelujärjestelmä ja saattaa se kehittää 95—115 km tuntinopeuden. Kuvassa näkyy moottorin vasen puoli kytkentä- ja tarkistuslaitteineen, joita tekstissä selitetään.

Kuva alhaalla vasemmalla näyttää öljyputken, joka johtaa ohjausakselista sytytyksen säätäjiin, nostovarsien sovittelukuulaan ja painovipujen öljykuppeihin.

Ylempi kuva oikealla esittää kuusisylinterisen Buick-moottorin venttiilien kaksoisjousia. Näiden avulla saadaan venttiilien toiminta varmaksi ja äänettömäksi. Kuvassa näkyvät myöskin kierrejouset kunkin venttiilinnostajan välillä.

Alempi kuva oikealla esittää uutta jäähdytyspumppua. Näkyy pitkä tiivistys, jonka täydentävät tiukat messinkihelat, taaten pitkäaikaisen kestävyyden ja supistaen vuotamisen mahdollisimman pieneksi.

TEKNILLISIÄ YKSITYISTIETOJA 1924 VUODEN BUICKEISTA

1924 vuoden Buick=mallien poikkeukselliset ansiot näkyvät erikoisen selvästi näiden autojen koneistosta. Johdonmukaisesti loppuunsaatetut terveet teknilliset periaatteet ovat luoneet uuden Buickin konealustasta, samoin kuin vaunukorista ja ulkoasusta todellisen ihannemallin, johon kaikkia muita voidaan verrata.

Kaikki teknilliset erikoisosat, Buick=moottorista sylinterinkansi=venttiileineen aina Buick=mallisiin nelipyöräjarruihin vahvistavat osaltaan auton kestävyyttä, käyntivarmuutta ja käytännöllisyyttä.

Nelisylinterinen moottori sylinterinkansi=venttiileineen.

Tämän moottorin erinomainen voimakkuus, tehokkuus ja säästeliäs polttoaineen käyttö on todettu eri osissa maailmaa toimitetuissa kokeissa. Erittäin tukeva kampiakseli liikkuu kolmen suuren laakerin varassa. Harvinaisen suuret venttiilit toimivat äänettömien, säädettävien nostotankojen avulla. Sylinterit ovat kaikki valetut yhteen erikoisesti karaistusta puoliteräksestä. Sylinterien kannen voi irroittaa.

Sylinterit ja kampikammio on liitetty yhdeksi kokonaisuudeksi, joka lepää kolmella tukipisteellä. Kytkin on lamellityyppiä. Sytytys on matalajännitysjärjestelmää. Vaihdelaitos on kuulatyyppiä, kolme vaihdetta eteen= ja yksi taaksepäin.

Uusi kuusisylinterinen moottori sylinterinkansi=venttiileineen.

Tämän moottorin kaikki erikoisuudet ovat jälleen todisteena Buick=tehtaan vakavasta pyrkimyksestä sovelluttaa valmisteisiinsa kaikki parannukset, jotka ovat hyödyksi autoilijalle. Kaikki voitava on tehty vaunun kunnossapitoon ja hoitoon tarpeellisen ajan lyhentämiseksi mahdollisimman pieneksi.

a) Itsevoitelu. Uusi Buick=moottori sylinterinkansi=venttiileineen saattaa kehittää 95—115 kilometrin tuntinopeuden. Se on täydelleen itsevoiteleva. Tämä on erittäin tärkeä asia autoilijalle, koska koneen hoitoon tarvittava aika sen kautta melkoisesti lyhenee.

Voitelu tapahtuu painesyöttöjärjestelmän mukaan, johon kuuluu Buick=tyyppinen öljypumppu. Tämä pumppu on kiinnitetty kampikammion oikeaan alareunaan ja öljy valuu siihen erityisen siivilälaitteen läpi. Täten saa pumppu aina tasaisesti öljyä riippumatta siitä, kulkeeko auto ylä= vai alamäkeä.

Paine pakoittaa öljyn kaikkiin tärkeimpiin moottorin osiin, m. m. nostotankoihin ja nostotankojen kuppeihin. Venttiilivarsien, venttiilijousien ja kipinänsäätämislaitteen voitelu tapahtu myöskin automaattisesti.

Eri putkihaarakkeitten kautta puserretaan öljy kaikkiin päälaakereihin, sekä etumaiseen kampiakselilaakeriin. Päälaakereista menee se voitelureikien kautta kiertokankien laakereihin.

b) Männänvoitelu. Päälaakereista ja kiertokankien laakereista ulospusertuva öljy tulee öljysuihkuna kampikammioon voidellen sylinterien seinät, männät, männäntapin ja renkaat, jäleläolevat kampiakselin laakerit, kampiakselin mutkat ja nostajat.

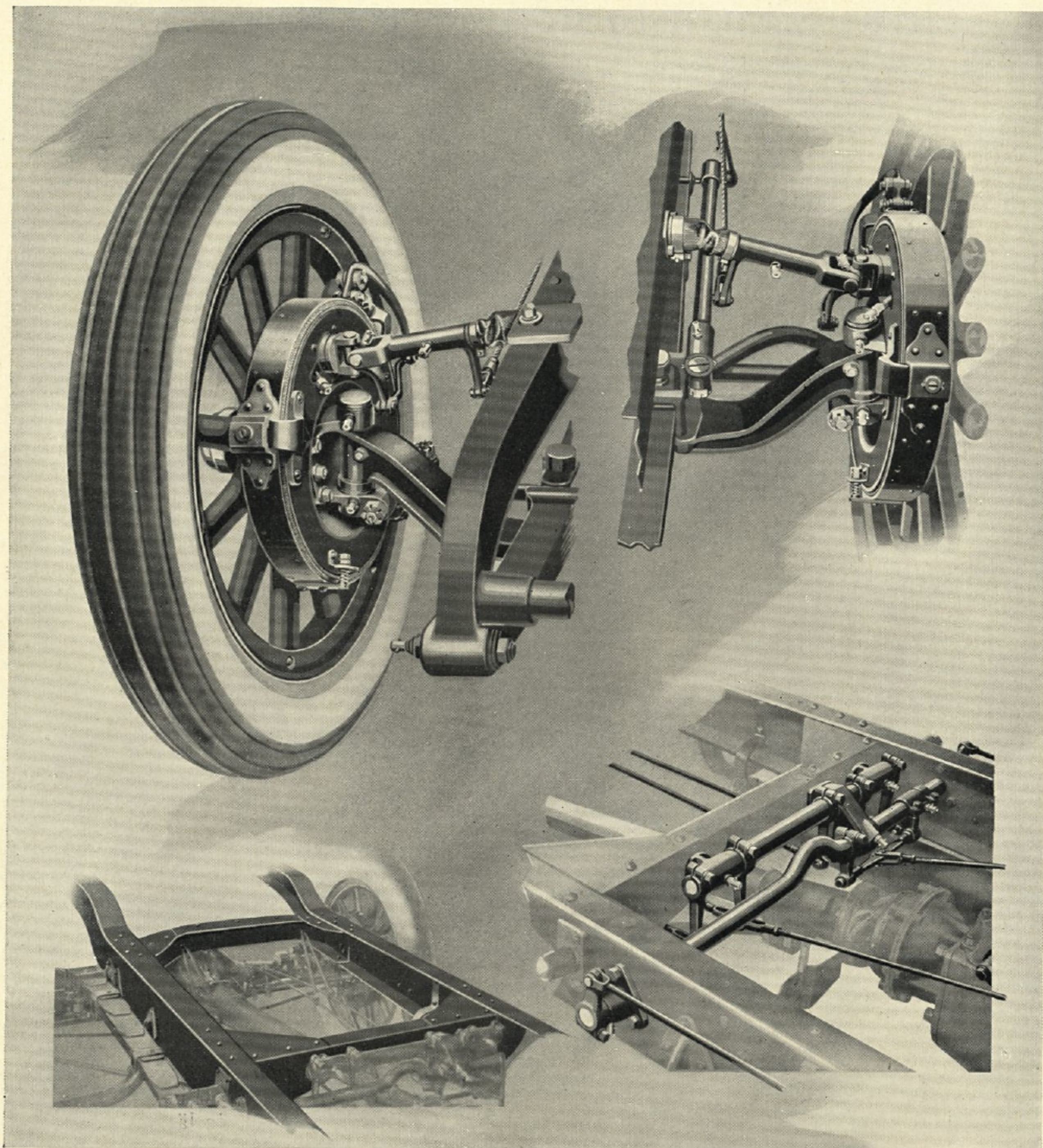
c) Irroitettava kansi. Sylinterien kansi voidaan irroittaa, niin että tarpeelliset korjaukset sylinterissä voidaan helposti suorittaa. Sylinterit valetaan Buick=tehtaan omassa valimossa yhtenä kappaleena erikoisesta puoliteräslejeeringistä.

d) Kaasuttaja ja imuputki. Imuputki on nelikulmainen, jonka kautta polttoaine jakaantuu tasaisemmin. Kaasuttaja on uusinta, parannettua, n. k. Marvel=mallia. Polttoaineen kuljetus takana olevasta säiliöstä kaasuttajaan tapahtuu vakuum=järjestelmän avulla. Täydennetty esilämmitystapa takaa polttoaineen tarkoituksenmukaisen kaasutuksen.

e) Keveät, ontot nostotangot. Venttiilinnostajat on koottu onttoon, yhtä kappaletta olevaan akseliin. Nostotangot ovat teräsputkea, joten ne ovat keveät mutta tavattoman vahvat. Suuret venttiilit lisäävät koneen voimakkuutta ja nopeutta, ja venttiilien kaksoisjouset tekevät venttiilien toiminnan äänettömäksi ja sulkeutumisen varmaksi suurimmallakin nopeudella.

f) Uusi vesipumppu lisää suuresti uuden moottorin tehokkuutta. Pumpun tiivisteet ovat erinomaisen pitkät ja läpimitaltaan avarat. Niitä suojelevat lisäksi leveät tiivistekammiot, jotka suuren kokonsa vuoksi vain harvoin kaipaavat tarkistamista.

g) Irroitettavat haarakkeet vauhtipyöräsuojuksen kannessa voidaan mahdollisen murtuman sattuessa korvata uusilla ilman että on tarvis uusia koko kampikammiota.



Ylempänä kaksi kuvaa Buickin uudesta jarrulaitteesta, joka vaikuttaa kaikkiin neljään pyörään. Jarrukengät ovat poikkeuksellisen suuret ja jarrun päällystys on tavattoman leveä ja paksu.

Alhaalla vasemmalla nähdään tukeva Buick-alusta. Se on vahvinta puristettua terästä ja läpileikkaukseltaan leveän ja syvän U:n muotoinen.

Alhaalla oikealla näkyvät Buickin nelipyöräjarrun vetotangot. Etujarrujen tangot ovat alustan ulkopuolella. Takajarrujen tangot ulottuvat takapyörän jarrukengästä taka-akselin äärimmäiseen mutkaan. Myöskin näkyvät jarrujen tasoittaja sekä jalkajarrun vetotanko.

Tanakka, vahvistettu alusta.

Uuden kuusisylinterisen Buickin vahva rakenne selviää erinomaisen hyvin sen alustasta, joka on lujimmasta puristetusta teräksestä, läpileikkaukseltaan leveän ja syvän U:n muotoinen. Sen lujuutta lisäävät neljä poikittaista vahvistuskappaletta ja kaksi putkenmuotoista poikkipienaa.

Buickin nelipyöräjarrut.

Kaikissa 1924 vuoden Buick=malleissa on ulkopuoliset nelipyöräjarrut. Jarrukenkä on erinomaisen suuri ja nämä jarrut tekevät ajelun entistä helpommaksi ja turvallisemmaksi. Jarrut on kiinnitetty niin, että jarrukenkä ympäröi eteenpäin kuljettaessa pyörän rumpua kolmeneljättä osaa ja taapäin kuljettaessa yhden neljäsosan. Täten saadaan jarrutus tehokkaimmaksi silloin kun on tarvis. Nämä jarrut eivät lainkaan haittaa ohjauksen helppoutta, koska etumaiset ulkojarrut automaattisesti lakkaavat vaikuttamasta vaunun kääntyessä.

Jarrujen vetotangot.

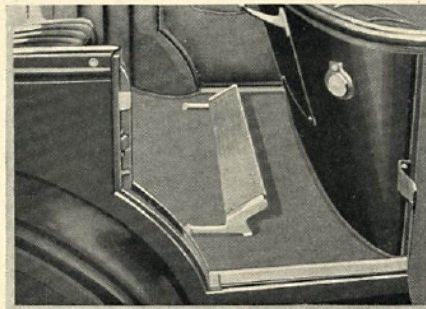
Etujarrujen vetotangot ovat alustan ulkopuolella. Takajarrujen vetotangot ulottuvat takajarrun poikkiakselista taka=akselin ulompaan jarruakseliin. Jalkajarru toimii vetotangolla, joka on kiinnitetty tasottajaan ja vaikuttaa yhtä aikaa etu= ja takajarruihin.

Mukavasti sijoitetut tarkistuslaitteet.

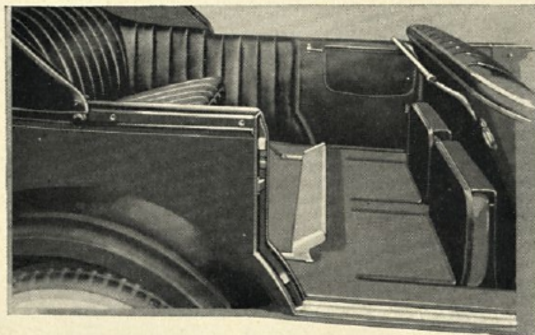
Kuljettajan osan tarkastelu osoittaa, kuinka mukavaksi kuljettajan toiminta on tehty uusissa Buick=vaunuissa. Istuin on matalampi ja sen kaltevuus sopivampi. Ohjauslaitteen kaltevuus on myös muutettu ohjauksen helpoittamiseksi. Kaikki säätölaitteet on ryhmitetty mukavasti varustelaudalle. Jalkajarru ja kytkimenpoljin ovat jalalle sopivassa asennossa ja vaihdetanko sekä käsijarru ovat käden ulottuvilla ja toimivat nopeasti ja tepsivästi.

Uudet sytytys= ja kaasutuslaitteet.

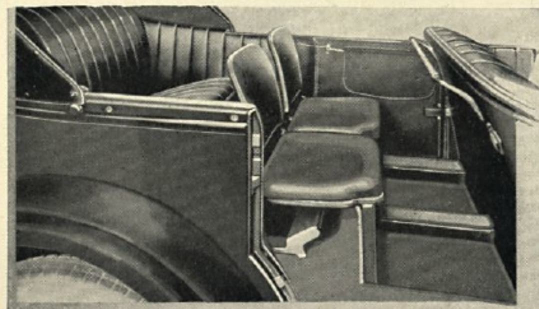
Kuusisylinteristen mallien uusi ohjausratas on ajajalle erittäin mukava. Sytytyksen ja kaasutuksen tarkistuslaite on uutta mallia ja säätöjakaja on kokonaan poissa.



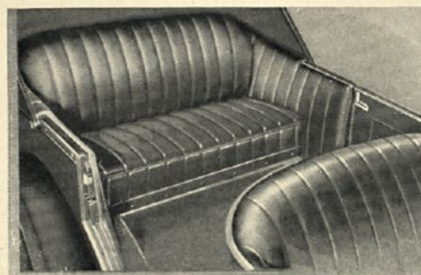
Viiden hengen Buickin sisusta. Näkyy jalkatuki ja muita mukavuuksia.



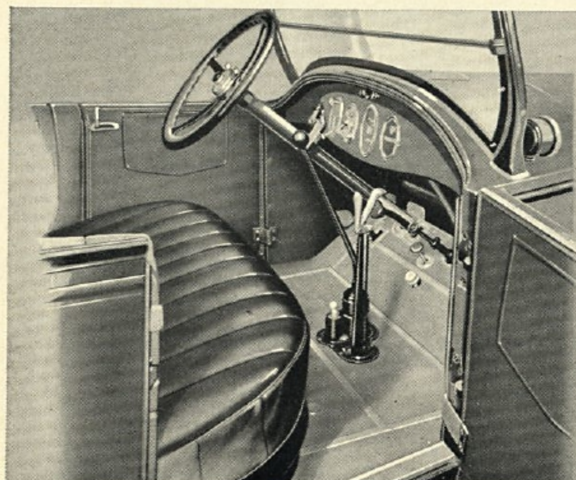
Buickin seitsemän hengen matkailuvaunun tilava sisusta, varaistuimet alhaalla.

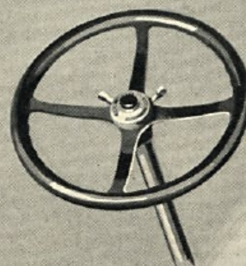


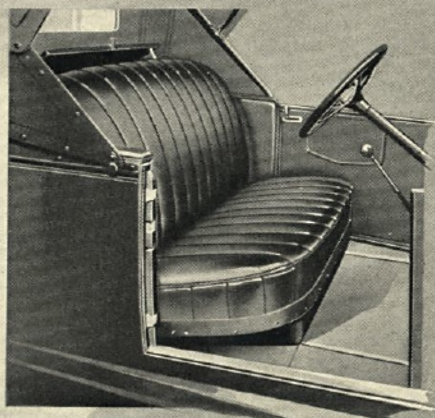
Buickin seitsemän hengen matkailuvaunun sisusta, varaistuimet paikoillaan.

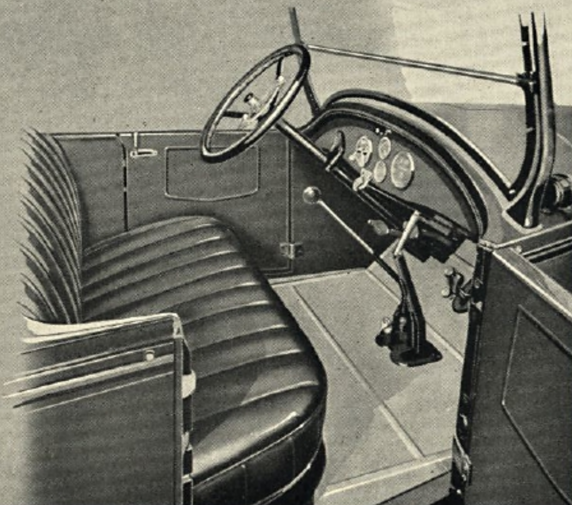


Kuva osoittaa miten verrattoman mukavaa on keinua Buickin pehmeillä, huolellisesti täytetyillä istuimilla.









Ylempänä: Kuusisylinterisen Buick=mallin ajajan osasto. Huomatkaa varustelaudan täydelliset varusteet sekä kaikkien vipujen ja poljinten sopiva asema.

Buickin ajeluvaunun (Roadster) mukavaa istuinta osoittaa alempi kuva vasemmalla. Istuimen takana on tilava tavarasäiliö.

Ylempi kuva oikealla näyttää kuusisylinteristen Buick=mallien yksinkertaistutetun sytytys= ja kaasutustarkis=tuslaitteen. Säätöjakaja on jäänyt kokonaan pois.

Alhaalla vasemmalla on nelisylinterisen Buickin tilava ajajan osasto. Kaikki on järjestetty ajajan suurinta mukavuutta silmälläpitäen.

Kaikki mallit, paitsi 24-KUUSI-48 saatavana joko oikean- tahi vasemmanpuolisella ohjauslaitteella.

Tilava vaunukori.

Pyrkimys mahdollisimman suuren mukavuuden ja käytännöllisyyden saavuttamiseen ilmenee uusien Buickien tilavassa vaunukorissa. Istuinten päällystys on erikoisen hyvää työtä. Istuimet ja selkänojat ovat napittomia, eikä mitään kiinnitysliuskoja ole näkyvissä. Päällystys on täytetty kierretyillä jouhilla, joiden alla on kaksoiskierukkajouset, antaen päällystykselle tavattoman pehmeyden ja joustavuuden. Istuimet ovat entistä enemmän takanojassa, mikä tekee asennon mukavammaksi.

Tilavat varaistuimet.

Vaunukorin tilavuus lisää suuresti ajelun mukavuutta. Seitsemänhengen malleissa on erittäin tilavat varaistuimet. Mitään sellaista seikkaa ei ole jätetty huomioonottamatta, joka edistää matkustajain mukavuutta.

Uutuuksia jotka kuuluvat 1924 vuoden Buick-malleihin.

1924 vuoden Buick-mallien uutuus ei perustu yksityisiin huomattaviin uudistuksiin, vaan ovat ne todellakin kaikissa suhteissa uusia vaunuja. Rakenteen peruspiirteet ovat kuitenkin samat, jotka ovat saattaneet aikaisemmat Buick-vaunut niin suosituiksi.

Kuusisylinteriset mallit.

Uudet Buickin nelipyöräjarrut, jotka ovat erittäin tehokkaat vaikutukseltaan ja joita voidaan helposti tarkistaa.
Suuremmat, kokonaan uudenmuotoiset korit.
Rakenteeltaan ja muodoltaan uusi jäähdyttäjä.
Uusi jäähdyttäjän vesiaukko ja vaippa.
Uusi etupelti, joka sopii jäähdyttäjän ja konesuojuksen muotoihin.
Uudet vedenpitävät konesuojuksen saranat.
Uudet konesuojuksen kannattimet sen aukiollessa.
Uudet uurrekoristeiset lokasiivet.
Uudenmalliset valonheittäjät, jotka tyyliltään sointuvat yhteen jäähdyttäjän ja rungon muotojen kanssa.
Uudet vedenpitävät kaistaleet tuulilasin yläreunassa.
Uusi, ylhäältä avautuva, kumikehykseen asetettu tuulilasi, joka tarjoaa mahdollisimman laajan näköalan.
Uudet lujat ja sievät tuulilasin kannattajat.
Uusi, luja, sekä edestä että takaa vahvistettu kehys.
Pitempi akseliväli, 3.05 m. ja 3,25 m.
Uusia varusteita, uusi varustelauta ja varustelaudan lamppu, joka muodoltaan vastaa valonheittäjiä.
Uudet pölysuojukset.
Uusi, vahva, täydelleen peitetty polttoainesäiliö.
Uusimalliset tuulettajat.
Uudet, leveät, tiiviisti sulkeutuvat ovet.
Uudet suojusnastat ovissa.
Uudet erinomaisen tilavat varaistuimet.
Uudet mukavammat istuimet.
Uudet aluminiumikehyksiset astuinlaudat.
Uusimallinen, kokonaan itsevoiteleva Buick-moottori sylinterikansiventtiileillä.
Uudet irroitettavat sylinterinkannet.
Uudenmalliset, yläpäästään pikarinmuotoiset venttiilinnostajavarret, tarkistuslaite nostonokissa, mekaaninen voitelu.
Pakoventtiilit silikromiteräksestä.
Uusimalliset kaksoiskierrejouset venttiileissä.
Venttiilikierukan ja jousien voitelu tapahtuu automaattisesti paineen avulla nostonokista.
Uusi, suora ohjausnokkien akseli, josta öljy valuu ohjausnokkiin ja venttiilin nostajavarsiin.
Uusi, suuri epäkeskoakseli.
Uusi, suuri epäkeskoakselin laakeri.
Epäkeskon etulaakerin voitelu tapahtuu automaattisesti.
Uusi, raskaampi kampiakseli, joka on huolellisesti tehty tasapainoiseksi.
Uusi kampiakselin voitelu paineen avulla.
Uudet pitemmät kiertokanget.
Uusi kiertokankien laakerien painevoitelu.
Kiertokankien uusi kiinnitystapa männän tappiin.
Uusi, pitkä mäntä.
Uusi pitkä männäntappi.
Uudet suuremmat joko pyörät, painovoitelulla.
Uudet epäkeskoakselin hammaspyörät.
Uusi, suuri vesipumpun laakeri.
Itsevöiteleva vesipumpunakselin laakeri.
Uusi, leveä pumpuntiivistekammio.
Uusi suuri virranjakaja.
Uusi, kulmikas imuputki.
Uusi, suuri öljypumppu kampikammion aliosassa, suojattu lialta.
Uusimallinen likasuojus, joka on lujasti kiinni, mutta voidaan helposti irroittaa.
Öljyhana kampikammion alla on sijoitettu uuteen parempaan paikkaan.
Kytkinsuojuksen päöllysosat ovat irroitettavat.
Uusi voimakas ja tehokas kytkimenjousi.
Uusi suurinapainen vahvistettu tuulettaja.
Uusi refleksilevy vaihdelaatikossa, öljynkierron helpoittamiseksi
Uusi, jarrulevy takapyörässä, sekä uudet puolat.
Uusi kartiopyöräsuojus, joka sopii pidennettyyn akseliväliin.
Olkatuki takajousien akselissa nostolaitteen sijoittamiseksi.
Uudet käännettyä Elliot-mallia olevat etuakselit.
Uusi, painava etuakseli taotusta I-raudasta.
Uusi, pitennetty ohjaustappi ja sen puola.
Uusi metallisuojus ohjaustapin yläpäässä.
Uusi, yhtä kappaletta oleva ohjaustanko, jonka molemmissa päissä on kuulanivel.
Uudet etu- ja takajouset, jotka tekevät vaunun kulun erittäin tasaiseksi.
Uusimallinen bensiinisäiliön kansi.
Uudet sytytys- ja kaasutusvivut — ilman järjestäjää.
Valonheittäjäin uusi sovitus, joka vie polttopisteen hyvin kauaksi.
Uusi etupelltin aluminiumireunuste.
Uusi takaikkuna, joka on mukavampi ajajalle ja matkustajille.
Uudet tiukat ikkunaverhojen pitimet.
Uudet litteät liukukatkaisimet vaunulampulle.
Uudet, nikkelöidyt kädensijat ovien ulkopuolella malleissa 49, 54 ja 55.
Auringonsuojus kaikissa umpivaunuissa sekä malleissa 49, 54 ja 55.
Uusimallinen kuomu, Buickin erikoistyyppiä.
Uudet, kapeat tuet tuulilasin sivuilla kaikissa umpivaunuissa, joten näköala on mahdollisimman laaja.
Uusimalliset säppilaitteet kaikissa umpivaunuissa niin että ovihihnat ovat tarpeettomat.
Uudenmalliset saranat kaikissa umpivaunuissa.
Uudet, metallipäällysteiset korituet kaikissa umpivaunuissa.
Uudet pähkinäpuiset ikkunakehykset kaikissa umpivaunuissa.
Uudet, ensiluokkaiset plyyshipatjat kaikissa umpivaunuissa.
Uusi päällystys mallissa 41 kahta eri tarkoitusta varten.
Uusimallinen venttiili lämmityslaitteen vaikutuksen lisäämiseksi umpivaunuissa.
Uusi polttoainemittari malleissa 41, 44 ja 45.
Uudet tuulilasin siivet urheilumallissa.
Uusi sisustus urheilumallissa pakoitetusta nahasta.
Uusimallinen nikkelöity jäähdyttäjä kaikissa kuusisylinterisissä vaunuissa.
Uusimallinen jäähdyttäjävaippa urheilumallissa.
Uudenmalliset matka-arkun kannikkeet urheilumallissa ja Brougham-sedanissa.
Uudenmalliset suojustangot roadster-mallin takakannelle.
Hienoimman laatuiset puupyörät malleissa 51, 54 ja 55.

Nelisylinteriset mallit.

Uudet Buickin nelipyöräjarrut, suuret rummut, tehokas vaikutus.
Pitempi, kokonaan uusimuotoinen kori.
Uusi kennojäähdyttäjä.
Uusimallinen, jäähdyttäjän mukainen konesuojus.
Uudenmuotoinen suora sivuviiva konesuojuksesta vaunun perään saakka.
Uudet vedenpitävät konesuojussaranat.
Uusi konesuojuksen tuki sen ollessa avoinna.
Uusi konetuulettaja, joka on hoidettavissa vivulla ajajan paikalta.
Uudet rungon kanssa tasapinnassa olevat ovet.
Uusi, vedenpitävä metallikaistale tuulilasin yläreunassa.
Uudenmalliset varusteet ja varustelauta.
Uudet, mukavammat, kaltevammat ja matalammat istuimet.
Uusi ohjauslaitteen asento, joka tekee ohjanslaitteen mukavammaksi.
Uudenmallinen aluminiumireunuste etupeltissä.
Uudenmallinen pölysuojus.
Uudenmallinen tuulilasi, avautuu ulospäin — helpoittaa ilmanvaihtoa.
Uudenmallinen vedenlaskuhana moottorista.
Uudenmuotoinen käsijarrun vipu.
Uudenmalliset, vasemmanpuoleiset kierrehammaspyörät taka-akseleissa.
Uusi etuakseli käännettyä Elliott-mallia.
Uusi ohjaustanko yhdestä kappaleesta.
Uusi poikkituki kehyksen keskellä.
Uudet etujousien kiinnityslevyt.
Uusi etujousien kiinnityslevyn kannatin.
Uusi ohjauslaite.
Uudenmalliset lamput.
Uusi valonheittäjäin rakenne, joka tekee mahdolliseksi pitkän polttovälin
Uudet ikkunaverhojen pitimet, jotka ovat upotetut seinään.
Uudenmallinen kuomu ja sivuverhot.
Uusi takaikkuna, joka lisää matkustajain ja ajajan mukavuutta.
Uudet sinkatut ovet.
Uudet, kapeat tuulilasin tuet umpivaunuissa, joten näköala on mahdollisimman leveä.
Uudenmalliset ovensäpit, jotka tekevät ovihihnat tarpeettomiksi.
Uudet hienoksipuleeratut pähkinäpuiset ikkunapuitteet kaikissa umpivaunuissa.
Uusi, sievä ja tilava peräosa roadster- ja kupeemalleissa.
Uudet vedenpitävät, suuret kannet roadster- ja kupeemallien peräosassa.

Yksityiskohtaisia tietoja uusista Buick-malleista.

Uusien Buick-mallien lähempi tarkastelu vahvistaa sen edullisen vaikutuksen, jonka ne tekevät ensi silmäyksellä. Alempana on muutamia yksityiskohtaisia tietoja näistä uusista malleista.

Kuusisylinteriset mallit.

Sisustus.

Kaikissa katetuissa Buick-malleissa on sisustus hienointa plyyshiä, lukuunottamatta mallia 24-KUUSI-41, jossa sisustus on erittäin kestävää kangasta, mikä sopii paremmin liikemiehen autoon. Urheilumallien sisustus on pakoitettua nahkaa, muissa avoimissa malleissa hienoa himmeää mustaa nahkaa. Napittomat istuimet ja selustat ovat täytetyt kierretyillä jouhilla, joiden alla on ensiluokkaiset kaksoiskierrejouset, antaen patjoille miellyttävän pehmeyden ja joustavuuden.

Tarkistuslaitteet.

Uudet lyhyet sytytys- ja kaasutusvivut on mukavasti sovitettu pähkinäpuiseen ohjausrattaaseen, missä myös on merkinantotorven nappula. Kun järjestäjä on jäänyt pois, sopivat nämä laitteet hyvin pieneen, miltei huomaamattomaan tilaan. Jalkakaasun muoto tarjoo mukavan lepoasennon jalalle. Jalkavivuilla järjestetään vielä käyntiinpanolaite, kytkin ja Buickin nelipyöräjarrut.

Akseliväli.

Pitkällä akselivälillä on suuri merkitys kulun tasaisuudelle. Malleissa 24-6-41, 24-6-44, 24-6-45 ja 24-6-47 on akseliväli 3,05 metriä, malleissa 24-6-48, 24-6-49, 24-6-50, 24-6-51, 24-6-54 ja 24-6-55 on akseliväli 3,25 metriä.

Moottori.

Uusi kuusisylinterinen Buick-moottori sylinterinkansi-venttiileillä kuuluu nelitahtisiin moottoreihin. Se kehittää jarrukokeessa 70 tehoista hevosvoimaa ja antaa Buick-vaunuille 95—115 kilometrin tuntinopeuden. Sylinterien kansi on irrallinen, joten se voidaan poistaa venttiilien hiomista tahi muita korjauksia varten. Kytkimensuojus ja kampikammio ovat yhtä kappaletta, joka lepää kolmella tukipisteellä alustasta. Kytkinsuojuksen päällä olevat haarakkeet ovat eri kappaletta. Sylinterien läpimitta on 87,7 mm ja iskun pituus 120,7 mm. Sylinteriryhmä on valettu Buick-valimossa erikoisesta puoliteräksestä.

Jäähdytys.

Buick-moottorin jäähdyttämiseen käytetään vettä, joka jäähdytysvaipassa ympäröi kaikkia venttiilikammioita sekä sylinterejä joka puolelta. Jäähdytysveden lämpömäärä on siis tasainen ja sen kierto esteetön. Keskipakoispumppua käyttää kierrehammaspyörä, pumpun tiivisteet ovat suurta kokoa, samoin pumpputangon laakerit. Uusi jäähdyttäjä on parannettua kennomallia, paksuudeltaan 5,7 cm. Se riittää koneen jäähdyttämiseen kaikissa ilmasto- ja korkeussuhteissa. Puristetusta teräksestä valmistettu tuulettaja toimii sopivan välimatkan päässä jäähdyttäjästä ja sitä käyttää hihna epäkeskoakselista.

Venttiilit.

Suurikokoiset venttiilit lisäävät koneen nopeutta ja voimakkuutta. Imuaukon lajuus on 4,7 cm ja pakoaukon 4,1 cm sisältä. Pakoventtiilit ovat silikromia, joka on tähän tarkoitukseen sopivin, mutta myös kallein metalli, imuventtiilit parhainta krominikkeliterästä. Venttiileissä on kaksoisjouset, jotka takaavat niiden varman ja äänettömän käynnin kaikilla nopeuksilla. Ontot nostajavarret ovat keveät, mutta vahvat.

Epäkeskoakseli.

Epäkeskoakselin läpimitta on 3 cm. ja laakerit ovat hyvin suuret, joten venttiilit toimivat kunnollisesti ja tasaisesti kaikilla nopeuksilla.

Kiertokanget ja männät.

Takorautaiset kiertokanget liikkuvat 5,7 cm suuruisissa laakereissa. Männät ovat 10,8 cm pitkät ja männäntapin halkaisija on 2,2 cm. Männäntapit ovat kiilatut kiinni kiertokankien yläpäähän ja liikkuvat männän puolassa,

joten laakerit tulevat hyvin voidelluiksi. Kaikki mäntään ja kiertokankiin kuuluvat osat tehdään yhdessä tarkoin tasapainoisiksi ennenkuin ne kiinnitetään moottoriin.

Kampiakseli.

Kampiakseli on taottu omassa tehtaassa ja erittäin huolellisesti saatettu täydelleen tasa-painoiseksi. Sen läpimitta on 6 cm. Se liikkuu neljän yhtäsuuren päälaakerin varassa ja pyö-rii tasaisesti kaikilla nopeuksilla.

Sytytyksen jakopyörät.

Buickin sytytyssäätöpyörät ovat halkaisi-jaltaan hyvin laajat ja ohjauspyörä on teksto-liittia (sekotusmetallia), joten ne toimivat ää-nettömästi.

Voitelu.

Automaattinen painevoitelu (Buick-järjes-telmä) kuljettaa öljyä kaikkiin tärkeämpiin moottorin osiin, muun muassa venttiilinnos-tajiin ja nostajavarsien kuppeihin, joten koko moottorin voitelu tapahtuu täydelleen auto-maattisesti. Öljypumppu on itsesulava, sen ohjaus tapahtuu kierreruuvilla epäkeskoakse-lista ja se pakoittaa öljyn korkean paineen avulla menemään kampiakselin reijistä pää-laakereihin sekä kiertokangen laakerei-hin, sitten ohjauspyöriin, etumaiseen ohjaus-tangon laakeriin ja etumaiseen pumpputangon laakeriin sekä takaisin kampikammion ala-osaan. Muut epäkeskoakselin laakerit, sylinte-rit, männät, mutkat ja nokat saavat voitelun-sa öljysuihkusta. Kolmas putki johtaa öljyn-paineen mittariin varustelaudalla ja va-raventtiilillä säädetään paine noin 30 naulaksi. Liika öljy juoksee ohjauspyöristä sitä varten tehtyjä reikiä myöten kammion alaosaan. Kammiossa on öljynkorkeuden osoittaja ja aivan alhaalla hana, jonka kädensija on pidennetty.

Konealustan voitelu tapahtuu öljyruiskulla.

Venttiilin nostajavarret.

Nostajavarsien yläpäässä on kuula, jota voidaan helposti tarkistaa ruuvitaltalla sekä ruuviavaimella. Kuula sopii toiselta puolen venttiilinnostonokan kupinmuotoiseen pää-hän. Kaikki venttiilinnostajat ovat ylhäällä kiinni yhteisessä akselissa ja niiden välillä on kierrejousi, joka automaattisesti heti ta-soittaa kaiken kulumisen. Tästä akselista kulkee kuhunkin nostajavarteen öljyjohdot, jotka pitävät huolta nostajavarren laakerien sekä kuulan öljyämisestä.

Kaasuttaja.

Uutta, parannettua Marvel-tyyppiä; poltto-aineen syöttö vaunun takana olevasta säi-liöstä tapahtuu vakuum-järjestelmän avulla. Automaattinen lämmönsäätölaite takaa polt-toaineen kunnollisen kaasuttumisen kaikilla nopeuksilla ja uudenmuotoinen jakoputki ja-kaa polttoaineen mahdollisimman tasaisesti sylintereitten kesken.

Sytytys.

Sytytysjärjestelmä on matalajännitys-sys-teemiä, varustettu sähkögeneraattorilla ja akkumulaattorilla. Etusytytys on automaatti-nen ja säädettävissä ohjausrattaan keskellä olevasta vivusta.

Käyntiinpanolaite.

Käyntiinpanosta, sähkövalosta ja sytytyk-sestä huolehtii moottorin yhteyteen raken-nettu Delco-laite, joka toimii suuren akku-mulaattorin yhteydessä. Varustelaudalla on yhteinen katkaisulaite, jossa on ampeeri-mittari sekä automaattinen virrankatkaisija.

Kytkin.

Kytkin on kuuluisaa Buickin kuivalamelli-tyyppiä, toimii pehmeästi, mutta tehokkaasti, liikkuen kuulalaakerirenkaassa. Voitelu tapah-tuu voiteluruiskulla kahdesta voitelureijästä.

Vaihde.

Vaihde on n. k. kuulatyyppiä, siirrettävillä hammaspyörillä, kolme vaihdetta eteenpäin ja yksi taaksepäin. Hammaspyörät ovat eri-koista Buick-valmistetta ja sopivasti karais-tuja. Niitä siirretään vivulla, joka on yhtä itse hammaspyörästön kanssa.

Voimansiirto.

Voimansiirto tapahtuu itsevoitelevan, täy-dellisesti sisäänsuljetun yksiniveleisen kar-daaniakselin sekä taka-akselin kierrekartio-hammaspyörien avulla. Kardaaniputki liittyy vaihdeakselin takapäähän kuulanivelellä, joka ympäröi ristiniveltä. Tämä kuulanivel kestää sekä vääntömomentin että työnnön.

Taka-akseli.

Taka-akseli on täydelleen vapaa, vaunun koko painon vaikuttaessa sen koppaan. Pyörien liikkeen aikaansaavat irroitettavat, suurikokoisissa kuulalaakereissa pyörivät akselit. Kartiohammaspyörien asentoa saattaa tarkistaa. Takajousien päässä on ulkoneva tuki nostolaitteella renkaita vaihdettaessa.

Jarrut.

Buickin nelipyöräjarrut tekevät jarrutuksen paljoa tehokkaammaksi kuin vanhoissa takapyöräjarruilla varustetuissa vaunuissa. Ne ovat ulkojarrut, jotka vaikuttavat tavattoman suurikokoisiin ja leveihin rumpuihin. Käsijarru on sisäjarrutyyppiä ja vaikuttaa ainoastaan takapyörien rumpuihin. Molempia jarrulaitteita voidaan helposti tarkistaa.

Etuakseli.

Etuakseli on n. k. käännettyä Elliot-mallia, muodoltaan I-tyyppiä ja varustettu hyvin suurilla tapeilla. Se on vasaroitu ja kuumennettu. Kääntövipu ja ohjaustanko ovat myöskin taottuja. Ohjausvivun tappien läpimitta on 25.4 mm ja puolat ovat vastaavan suuruiset. Teräväpäinen puikko pitää niitä paikoillaan. Ohjausvivun yläpäässä ovat pölysuojukset. Yhdistystangon kummassakin päässä on kuulanivel, ja voidaan se sovittaa hyvin tarkasti. Etupyörien laakerit ovat erittäin suuret.

Pyörät.

Pyörät ovat puiset tykistömallia 12 puolalla sekä 12 puolatapilla. Pyöräin kappa on suurikokoinen. Sekä etu- että takapyörissä on lujasti kiinniniitatut 35.5 cm läpimittaiset jarrurummut. Kaikissa pyörissä ovat irroitettavat vanteet.

Renkaat.

32×4" malleissa 24-6-41, 24-6-44, ja 24-6-45; 32×4½" malliessa 24-6-47, 24-6-48, 24-6-49, 24-6-50, 24-6-51, 24-6-54 ja 24-6-55. Cord-renkaat kuuluvat kaikkien vaunujen standardivarustukseen.

Ohjauslaite.

Ohjauslaite on n. k. ruuvi- ja mutterimallia. Suuret, tarkistettavat painelaakerit putken alapäässä estävät kulumisen vaikutuksen. Pronssinen mutteri on halkaistu ja rullat, joihin nuo mutterinpuolikkaat vaikuttavat, ovat suuremman kestävyyden saavuttamiseksi, leveitä kosketuspinnaltaan. Ohjausratas on pähkinäpuuta ja sen keskellä ovat hyvin pienikokoiset ja helppohoitoiset sytytys- ja kaasutusvivut. Autotorven nappi on rattaan keskellä. Urheilumalleissa ovat ohjausrattaan puolatkin pähkinäpuuta, malleissa 24-6-41, 24-6-44 ja 24-6-45 ovat ne mustat sekä kaikissa muissa malleissa aluminiumia.

Kehys.

Kehys on vahvistettua puristettua syvää ja leveää U-muotoista terästä. Siinä on neljä lujaa poikkitukea, sekä edessä ja takana lisäksi teräsputkinen vahvike. Keskimäinen poikkituki on laatikkomainen ja kaikki poikkituet ovat vahvistetut kulmaraudoilla.

Jouset.

Etujouset ovat puolielliptiset. Takajouset ovat Buickin Cantilever-tyyppiä ja tekevät ajelun erittäin tasaiseksi ja miellyttäväksi.

Kuomu.

Avoimien mallien kuomu on uudenmuotoinen. Sivuverhot ovat »Gipsy»-patentin mukaiset ja valmistetut vedenpitävästä erikoiskankaasta. Sisäverhot avautuvat samalla kuin ovet ja erityiset laitteet pitävät ne kiinni kuomun seinässä. Kaikissa katetuissa malleissa on kiinteä, hyvin eristetty kuomu, joka ei anna ajettaessa mitään ääntä. Sivuikkunat voidaan asettaa mihin asentoon tahansa.

Tuulilasi.

Uudet tuulilasilevyt ovat vedenpitävissä kehyksissä ja lisäksi on kaikkiin liitoksiin sovitettu kumikaistaleet, jotka tekevät sen täydelleen vettä ja tuulta pitäväksi. Tuulilasin yläpuolta voidaan kääntää haluttaessa, ja tämä kääntäminen voidaan tehdä sisäpuolelta. Avoimissa malleissa 24-6-49, 24-6-55 sekä kaikissa katetuissa malleissa on tuulilasin puhdistaja, taaksenäyttävä peili sekä auringonsuojus.

Standardivarustus.

Kaikkiin malleihin kuuluu yhdistetyt valonheittäjät täyttä ja himmeää valoa varten sovitettuine laitteineen, sivulamput, perälamppu.

varustelauta, lamppu, nopeus= ja matka=mittari, sähkömerkinantotorvi, renkaanpiti=met sekä niissä yksi varavanne (ylimääräisiä kumeja ja renkaita ei kuulu standardivarus=tukseen), nostolaite, öljypumppu, ilmapump=pu, renkaitten korjaustarpeet, täydellinen ko=koelma työkaluja, polttoainemittari, vaihde=laitteen lukko, konetuulettaja, astuinlaudat sekä kynnyslevyt syövytettyä aluminiumia. Auringonsuojus kuuluu standardivarustuk=seen, lukuunottamatta malleja 44 ja 45.

Malleisa 54 ja 55 on vielä lisäksi kello, taak=senäyttävä peili, tuulilasin siivet peililasista, nikkelikehyksiset kumimatot astuinlaudalla, kumiset jalkatyynyt ajajan osassa, matot kai=kissa osastoissa, polttoainemittari varuste=laudassa sekä sikarinsytyttäjä.

Kaikkiin umpinaisiin malleihin kuuluu taak=senäyttävä peili ja lämmityslaite. Malleihin 47, 48 ja 50 kuuluu sitäpaitsi vielä kello ja polttoainemittari varustelaudassa.

Mallissa 55 on erityiset matka=arkun kan=nikkeet ja jalkatuki edessä istuvalle matkus=tajalle.

Tehdas ei ota vastaan erikoisvaunujen eikä myöskään tässä mainitsemattomien lisävarus=teiden tilauksia, eikä myönnä mitään alen=nusta standardivarustukseen kuuluvista lait=teista, joita joku ei halua.

Kaikki kuusisylinteriset mallit ovat saata=vissa vasemman= tahi oikeanpuolisella oh=jauksella paitsi malli 48, joka on saatavissa ainoastaan vasemmanpuolisella ohjauslait=teella.

Nelisylinteriset mallit.

Sisustus.

Kupee= ja Sedan=malleissa käytetään pääl=lystyksenä hienoa plyyshikangasta. Roadster=mallin ja matkailuvaunun päällystys on him=meää mustaa nahkaa. Patjoissa ja selkäno=jossa ei ole päälläpäin mitään nappeja näky=vissä. Pehmikkeenä käytetään niissä kierret=tyjä jouhia, joiden alla ovat oivalliset kak=soiskierrejouset, mitkä yhdessä tekevät aje=lun tavattoman tasaiseksi ja mukavaksi.

Tarkistuslaitteet.

Ohjausrattaan keskikohtaan ovat muka=vasti sijoitetut sytytys= ja kaasuvivut sekä merkinantotorven nasta. Jalkakaasun levy tarjoo sopivan tuen jalalle. Buickin nelipyö=räjarruja, kytkintä= ja käyntiinpanolaitetta hoidetaan jalkavivuilla, kun taas vaihdelaati=kon vipua hoidetaan käsin.

Akseliväli.

Kaikissa nelisylinterisissä malleissa on ak=seliväli 2,77 m. Runko riippuu hyvin alhaalla akselien välissä, joten painopiste on alhaalla ja paino jakaantuu niin, että vaunu on hyvin vakava. Näistä seikoista sekä uusista Buickin erikoisjousista johtuu näitten vaunujen tasai=nen ja miellyttävä kulku.

Moottori.

Buickin nelitahtinen nelisylinterinen moot=tori sylinterikansi=venttiileillä kehittää jarru=kokeessa 35 HV ja antaa vaunulle yllin kyllin nopeutta. Moottori, kytkin ja vaihdelaatikko on yhdistetty yhdeksi kappaleeksi, joka lepää kolmella pisteellä. Sylinterien läpimitta on 85,7 mm ja iskun pituus 120,7 mm. Sylinterit ovat valetut erikoisteräksestä kaikki yhtenä ryhmänä. Kampiakseli on poikkeuksellisen vahva ja liikkuu kolmessa isossa laakerissa. Mäntien paino on tehty tarkkaan sopivaksi, samoin myöskin kiertokankien ja vauhtipyö=rän, joten koneen käynti on tasainen kaikilla nopeuksilla. Erikoisen suuret venttiilit toimi=vat automaattisesti voideltavien äänettömien, tarkistettavain nostonokkien avulla. Veden ulospääsy sylintereistä on muovailtu uuden=malliseksi, jotta se sopii uuteen jäähdyttäjään.

Jäähdytys.

Kaikkia sylinterejä ja venttiilejä ympäröi täydelleen vesivaippa, ja veden kiertokulusta huolehtii hammaspyörien välityksellä toimiva keskipakoispumppu. Uusimallinen jäähdyt=täjä on n.k. kennotyyppiä ja on sillä erinomai=sen suuri jäähdytyskyky, jota lisää voimakas tuulettaja, mikä saa voimansa hihnalla epä=keskoakselin päästä.

Voitelu.

Näissä malleissa käytetään yhdistettyä kierto- ja räiskyvoitelujärjestelmää, joka on sovitettu niin, että öljyn pinta kampikammiossa pysyy aina yhtä korkealla. Öljyn pitää liikkeessä epäkeskoakselista kierrehammaspyörien välityksellä voimansa saava hammaspyöräpumppu, jolla on oma suojuksensa kampikammion alaosassa. Pumppu on itsesulattava ja jäätymisen tahi särkymisen estämiseksi on pumpunvarressa lisäksi automaattinen kytkin. Kampikammiossa on öljypinnan korkeuden osoittava mittari ja sitäpaitsi hana, josta liika öljy voidaan laskea ulos. Varustelautaan on sovitettu öljynpaineen mittari.

Kaasuttaja.

Kaikissa Buickin nelisylinterisissä malleissa käytetään parannettua automaattista Marvel-tyyppiä. Vakuum-järjestelmä kuljettaa polttoaineen takana olevasta säiliöstä kaasuttajaan. Automaattinen lämmönsäätö tekee sopivan kaasutuksen saavuttamisen kaikilla nopeuksilla mahdolliseksi. Varustelaudassa on vipu, jolla säädetään ilman pääsy kaasuttajaan.

Sytytys.

Sytytys tapahtuu matalajännityslaitteella. Sähkövirta saadaan Delco-generaattorista sekä akkumulaattorista. Etusytytys on automaattinen. Ohjausrattaan keskellä on lyhyt, helppohoitoinen sytytysvipu.

Käyntiinpanolaite.

Uusissa Buickin nelisylinterisissä malleissa on täydellinen Delco-systeemi käyntiinpanoa, sähkövaloa ja sytytystä varten. Se on asetettu koneen yhteyteen sen itsenäiseksi osaksi ja siihen kuuluu lisäksi suuri akkumulaattori. Varustelaudalla on kaksoiskatkaisija, ampperimittari ja automaattinen virrankatkaisija.

Kytkin.

Buickin nelisylinterisissä vaunuissa käytetyn lamellikytkimen tunnusmerkit ovat helppo hoito, tehokas vaikutus ja tasainen, pehmeä toiminta. Kytkimen irroittamiseen tarvitaan vain kevyt jalkavivun painallus ja kytkintä on helppo tarkistaa.

Vaihde.

Vaihde on n. k. kuulatyyppiä siirrettävillä hammaspyörillä, kolme vaihdetta eteenpäin ja yksi taaksepäin. Ehdottoman tehokkaasti toimiva käsivipu on yhtä kappaletta hammaspyörästön kanssa ja erikoisesti karkaistu. Buickin vaihdepyörästöt valmistetaan kokonaan omassa tehtaassa ja ne toimivat tehokkaasti sekä äänettömästi.

Kardaaniakseli.

Kardaaniakselissa on yksi suuri, automaattisesti voideltu nivel, ja itse akseli on kokonaan suljettu kehykseen. Voimansiirto tapahtuu taka-akselin kartiohammaspyörillä. Ristiniveltä ympäröi suuri kuulanivel, joka yhdistää kardaaniakselin kehyksen vaihdelaatikkoon. Tämä kuulanivel ja kardaaniakselin kehys kestävät sekä vääntöä että sysäyksiä.

Taka-akseli.

Taka-akseli on kolmeneljättäosaa vapaasti liukuva. Akselin putki kantaa kaiken painon ja itse akselin kestettävänä on ainoastaan ajamisesta syntyvä vääntövoima, jotapaitsi sen tehtävänä on pyörien tukeminen. Tasauspyörästö ja hammaspyörät kiertävät suurta rasitusta kestävissä laakereissa ja kartiohammaspyörän akselin laakeri on erinomaisen kookas. Akselien hammaspyöriä voidaan helposti tarkistaa.

Jarrut.

Uuden Buickin kaikkiin neljään pyörään vaikuttavat jarrulaitteet tekevät jarrutuksen paljoa tehokkaammaksi. Ne ovat kokoonpuristuvia ulkopuolijarruja, ja rummut, joihin ne vaikuttavat, ovat kaikissa pyörissä suuret ja leveät. Käsijarru on sisäpuolinen, laajeneva, ja jarrutanko on pitkä, joten jarrutusvoima on hyvin tehokas. Se vaikuttaa ainoastaan takapyöriin. Molempia jarrulaitteita voi tarkistaa kulumisen varalta.

Etuakseli.

Etuakseli on raskasta käännettyä Elliott-tyyppiä ja sopii täydelleen uusiin etupyöräjarruihin. Ohjaustapit ja yhdistystangon tapit ovat kahdesti kuumennettuja sekä taottuja, ja etupyörät liikkuvat varmasti suurissa kuulalaakereissa.

Pyörät.

Uusien Buick=mallien pyörät ovat tykistö=mallia. Puolia on niissä kaksitoista, samoin kaksitoista puolatappia, jotka kiinnittävät nämä suurikokoiseen pyörän napaan. Jarru=rumpujen läpimitta on 35,5 cm. ja ovat ne pulteilla lujasti kiinnitetyt pyöriin. Kaikissa pyörissä on irroitettavat vanteen.

Renkaat.

Cord=renkaat kuuluvat kaikkien mallien standardivarustukseen. Renkaitten koko on 31"×4".

Ohjaus.

Ohjaus tapahtuu kaikissa nelisylinterisissä malleissa halaistun mutterin sekä ruuvin avulla. Suurikokoinen, tarkistettava paine=laakeri ehkäisee kulumisen vaikutusta. Oh=jausrattaan läpimitta on 43,2 cm. Keskustassa on merkinantotorven nasta. Umpinaisissa malleissa ovat ohjausrattaan puolat alumi=niumia. Rattaan keskellä ovat kaasutus= ja sytytysvivut.

Kehys.

Kehys on puristettua U=terästä, jonka sivut ovat leveät ja paksut. Viisi poikkitukea lisää kehyksen vahvuutta. Etumaisessa jousien=kiinnityslevyssä on olka, jonka tarkoituksena on estää akselin liukuminen.

Jouset.

Sekä etu= että takajouset ovat n. k. puoli=jousia, uutta Buickin erikoismallia, joka tekee vaunun kulun tasaiseksi ja pehmeäksi.

Kuomu.

Uudet kuomut sopivat täydellisesti avo=naisten mallien miellyttäviin ääriviivoihin. Sivuverhot ovat patentoitua mallia ja valmis=tetut vedenpitävästä kankaasta. Sisäverhot avautuvat samalla kuin ovet ja erityiset siteet pitävät ne kiinni seinässä. Kaikissa katetuissa malleissa on kiinteä kuomu ja ikkunat voi=daan asettaa mihin asentoon tahansa.

Tuulilasi.

Tuulilasissa on ylhäällä metallikaistale, joka tekee sen täydelleen vedenpitäväksi. Ylempi osa on liikkuva ja voidaan sitä kään=tää vaunun sisästä. Umpinaisissa malleissa on auringonsuojus ja tuulilasin puhdistaja.

Standardivarustus.

Kaikkien uusien nelisylinteristen Buick=mallien standardivarustukseen kuluu: valon=heittäjät sekä täyttä että himmeätä valoa varten, sivulamput, takalamppu ja varuste=laudan lamppu. Merkinantotorvi toimii säh=köllä. Edelleen kuuluu varustukseen nopeus= ja matkamittari, polttoainemittari, renkaan=pitimet, joissa on yksi irroitettava varavanne (varakumit ja renkaat eivät kuulu standardi=varustukseen) nostolaite, rasvapumppu, täy=dellinen työkalulaatikko, vaihdelaitteen luk=ko ja konetuulettaja. Kaikissa umpivau=nuissa on lämmityslaite.

Tilauksia otetaan ainoastaan standardi=malleille eikä mitään alennusta myönnetä osista, joita joku tilaaja mahdollisesti ei halua.

Kaikki nelisylinteriset mallit ovat saatavissa sekä vasemman- että oikeanpuoleisella ohjauslaitteella.



Helsinki 1924
Kauppalehti Oy:n Kirjapaino